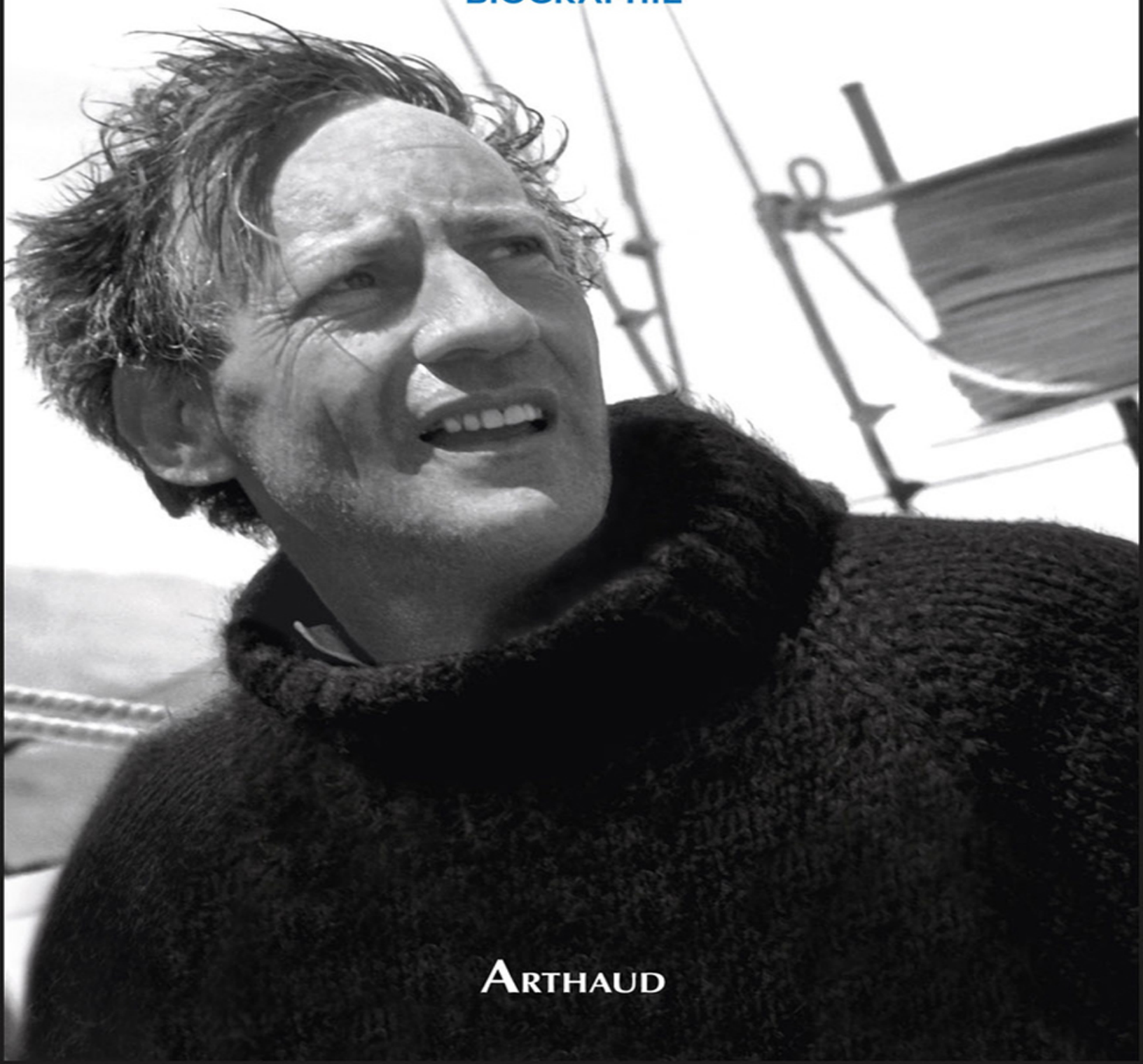
JEAN-MICHEL
BARRAULT

MOITESSIER,
le long sillage d'un homme libre

BIOGRAPHIE

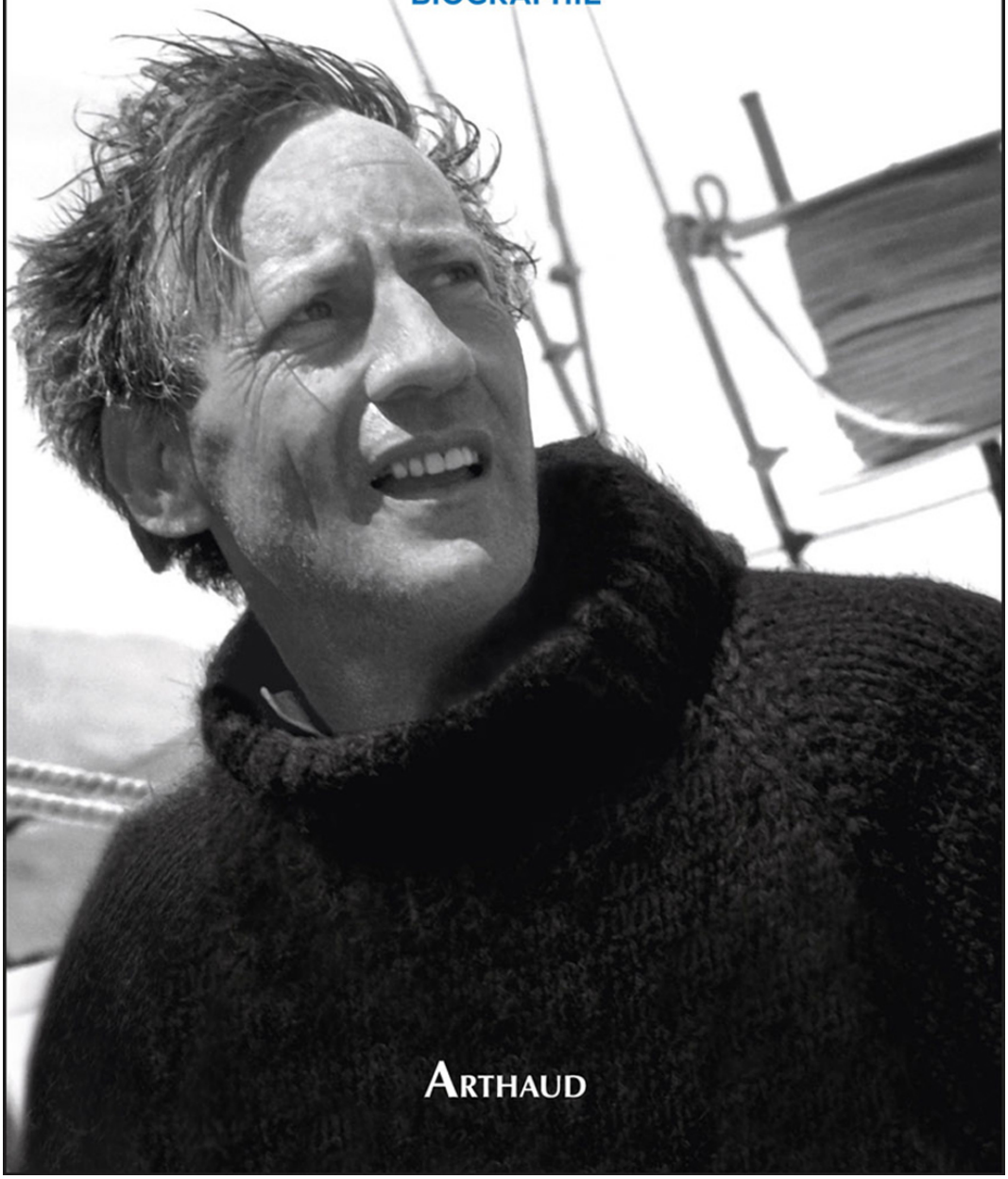


ARTHAUD

JEAN-MICHEL
BARRAULT

MOITESSIER,
le long sillage d'un homme libre

BIOGRAPHIE



ARTHAUD

Jean-Michel Barrault

Moitessier, le long sillage d'un homme libre

Flammarion

Jean-Michel Barrault

Moitessier, le long sillage d'un homme libre

Arthaud

Maison d'édition : éditions FLAMMARION

© Flammarion, Paris, 2013

Dépôt légal : mai 2014

ISBN numérique : 978-2-0813-4340-5

ISBN du pdf web : 978-2-0813-4341-2

Le livre a été imprimé sous les références :

ISBN : 978-2-0813-1469-6

Ce document numérique a été réalisé par Nord Compo.

Présentation de l'éditeur :

« Bernard possédait une personnalité d'une grande richesse, aux aspects parfois déroutants, que j'ai tenté d'éclairer dans ce livre. »
Vingt ans après la disparition de Bernard Moitessier en 1994, le journaliste navigateur Jean-Michel Barrault, confident et ami de quarante ans, lui rend hommage dans cette biographie reconnue comme un texte de référence.
L'auteur témoigne de l'esprit de Moitessier, ce « clodo » céleste et maritime entré dans la légende parce qu'il avait renoncé à la victoire lors du premier tour du monde en solitaire sans escale pour se livrer librement aux océans et « peut-être sauver son âme ». Au cours de son existence, Moitessier ne cessera de se battre pour un monde plus beau, plus intelligent et plus libre.
Jean-Michel Barrault dévoile de superbes extraits de la longue correspondance qu'il a entretenue avec le navigateur et nous fait entendre la voix de ce forçat poétique du grand large.

« J'ai bénéficié de l'enseignement de maîtres et de guides très divers qui se sont manifestés aux périodes clés de mon existence. (…) Et je peux maintenant lever les yeux vers le ciel de Paris qui m'a fait connaître Jean-Michel. (…) Le "hasard" l'a placé sur mon chemin. Il a mis sa main dans la mienne. Là, j'ai su que la vie était belle et je lui ai souri à nouveau. »
Bernard Moitessier

Auteur de nombreux ouvrages, Jean-Michel Barrault est membre des Écrivains de Marine et de l'Académie de marine, journaliste et navigateur à la voile autour du monde.

Moitessier, le long sillage d'un homme libre

Préface à la nouvelle édition

Le 16 juin 1994 mourait Bernard Moitessier. Vingt ans après sa disparition, le long sillage de cet homme libre continue d'exercer une importante influence. Les raisons en sont multiples. J'ai vécu avec Bernard trente-six ans d'une profonde amitié, ai entretenu avec lui une abondante correspondance illustrée par une bonne centaine de lettres, la plupart de plusieurs pages. Un détail amusant : la première page est écrite dans le sens normal de la page, la seconde transversalement, dans la largeur. Nombre de ces missives ont trait à l'écriture d'un livre, à son édition, à la construction d'un nouveau bateau, ce qui, dès son arrivée en France, est son unique obsession :

> Marseille, 28.6.1960
>
> Knocker [architecte amateur talentueux] aura terminé le plan de *Maïté* [qui s'appellera finalement *Joshua*] en décembre ou janvier. À partir de là, je devrai attaquer la construction sans complexe. Mon rêve serait de construire à Bendor, chez Ricard.

Quelques-unes de ces lettres seront fort courtes, comme celle qu'il m'envoie juste avant d'appareiller pour la longue route, avec une double préoccupation d'altruisme et de sens marin :

> Plymouth, 20.8
>
> Mon cher Jean-Michel,

Merci pour ta bonne lettre pleine de sagesse et d'amitié. Ce sera une bonne idée de penser à nous de temps en temps, mais ne pense pas seulement aux Français, tous les gars du parcours sont dans le même bain !
Loïck et moi attendons depuis quelques jours que la météo promette au moins 36 heures favorables ou du moins acceptables pour quitter la Manche et laisser le golfe de Gascogne à longueur de gaffe.
Amitiés
Bernard

Après la longue route, la plupart des missives auront pour thème les réflexions profondes de Bernard Moitessier sur sa conception de la vie et l'avenir de l'univers.

Bernard possédait une personnalité d'une grande richesse, aux aspects parfois déroutants, que j'ai tenté d'éclairer dans ce livre paru voici dix ans, depuis longtemps épuisé, réédité aujourd'hui.

Lorsqu'on navigue autour du monde, il est fréquent d'entendre dire : « Je suis là grâce à Moitessier. » Souvent, le bateau choisi est une réplique de *Joshua*. Plusieurs raisons expliquent que, de nos jours encore, Bernard reste présent dans les esprits bien au-delà des milieux nautiques.

La première est sa prodigieuse aptitude à rebondir. Face aux difficultés, parfois tragiques, qu'il a rencontrées, le marin aurait pu se décourager, se déclarer vaincu par le mauvais sort, la malchance qui s'acharnaient sur lui. Pourtant, chaque fois, il s'est redressé, est reparti. En 1958, après un second naufrage, il débarque en France, un pays qu'il ne connaît pas, lui qui a toujours vécu sous les tropiques. Il est sans métier, sans argent, sans relations. Pourtant, trois ans plus tard, il a publié un très bon livre, s'est marié, et est à la barre d'un robuste ketch de 12 mètres. Lors de chaque mauvais coup de l'existence, Bernard a trouvé une main secourable, que ce soit à l'île Maurice, en France, en Californie. Il l'écrit dans *Tamata* : « J'ai bénéficié de maîtres et de guides très divers qui se sont manifestés aux périodes clés de mon existence ; […] Puis le

“hasard” a placé Jean-Michel sur mon chemin. » Ce fut le début d’une relation quasi fraternelle.

Quelle séduction pousse certains à venir au secours du navigateur ? L’explication est simple : il est le porteur de nos rêves. Il incarne ce que beaucoup aimeraient réaliser : partir, être libre, tourner le dos aux contraintes de la vie quotidienne, visiter les splendeurs du monde, rencontrer les habitants des pays lointains. Alors, même si nous ne pouvons réussir nous-mêmes cette évasion, ou pas tout de suite, autant l’aider à vivre nos propres rêves. En France, grâce à *Vagabond des mers du Sud,* paru avec succès aux éditions Flammarion, il a séduit un architecte naval qui, bénévolement, trace les plans de son futur bateau, et un industriel qui l’accueille dans son usine et l’aide à construire la coque de son ketch :

> 3.9.61
>
> […] départ demain pour le chantier où commencera aussitôt la construction de mon bateau. J’y travaillerai comme ouvrier avec une équipe de trois autres ouvriers […].

Autre enseignement que délivre Moitessier : il n’est pas indispensable d’être riche pour partir sur les mers. Il est possible de construire soi-même, et de se passer de ce qui est trop coûteux. Des palans remplaceront les winches, des poteaux téléphoniques au rebut deviendront des mâts, des filins usés jetés par les baleiniers du Cap seront récupérés et toronnés… Et vogue la galère, cap au large !

Il découvre ainsi les splendeurs du Pacifique et, dans une lettre de trois pages, proclame son enthousiasme :

> Papeete, 5.9.65
>
> […] Galápagos. Restés deux mois et demi. Sensationnel. Avons bouffé sept tortues de mer dont cinq harponnées du *Bardiaux*, poids moyen 75 à 100 kilos. Poissons en quantités invraisemblables.

Il me dit aussi combien il a aimé les Marquises et ses habitants, les Tuamotu et leurs couleurs.

Comme je m'inquiétais de son projet de retour par le cap Horn, il me promet : « Nous serons très prudents. »

Après avoir obtenu l'aide spontanée de quantité de gens dans ses moments difficiles, prouvé sa capacité à vaincre la malchance, révélé qu'avec courage, volonté et intelligence, il n'était pas nécessaire d'être riche pour partir sur les océans, Bernard a démontré ses qualités de marin dans l'extraordinaire traversée sans escale Tahiti-Alicante, racontée dans *Cap Horn à la voile*. Mais c'est sa décision d'abandonner une course qu'il allait gagner, de mépriser la gloire et l'argent, qui stupéfiera le monde. Son parcours d'homme exceptionnel prend alors sa véritable dimension.

Vivant en Polynésie puis en Californie, Bernard affichera ensuite des préoccupations plus universelles. L'une d'elles est la préservation de la planète. Il se révélera écologiste bien avant que la notion soit à la mode. Il tentera de persuader les maires de remplacer les arbres stériles au bord des routes par des arbres fruitiers où chacun pourra cueillir, signes de générosité, de partage, d'aide aux plus affamés. Pour cela, il écrira des centaines de lettres, promettra de l'argent alors qu'il est fauché.

Surtout, les gesticulations des maîtres du monde, la guerre froide, l'accumulation des armes nucléaires, l'inquiètent. Il entreprend une abondante correspondance, écrit au pape, aux chefs d'État. L'une des lettres qu'il m'envoie alors contient une vision prémonitoire d'événements qui se produiront quelque vingt ans plus tard :

> Moorea, 14 juillet 79
>
> Un des trucs qui me fout la trouille le plus, actuellement, c'est la demi-déclaration (à mots couverts, mais pas trop couverts quand même) que si les peuples exportateurs de

> pétrole ne sont pas assez compréhensifs, alors, nous, les Occidentaux, on sera obligés d'aller chercher le pétrole par la force si le reste ne marche pas […].
> Mon impression, c'est que, si un jour un pays occidental déclenchait une opération armée, alors ça pourrait se traduire, en retour, par des actions [de gars] à peu près autonomes et fanatisés. Je parle de super-terrorisme bien entendu, du terrorisme à la bombe atomique.

Moitessier appartient à cette race très rare de ceux qui disent « Non ! », refusent une honteuse défaite et décident de continuer à combattre, quittent une situation confortable et lucrative et partent méditer dans le désert, abandonnent les routes toutes tracées de la sécurité et des certitudes pour s'aventurer sur des chemins risqués et aventureux, ceux que leurs décisions transforment, souvent à leur corps défendant, en guides et en réveilleurs de conscience.

Pour toutes ces raisons, le marin et l'homme prennent une prodigieuse dimension. *Moitessier, le long sillage d'un homme libre* a pour ambition d'aider à mieux décrypter toute la complexité du marin philosophe dont l'auteur de ce livre a été, pendant près de quatre décennies, l'ami très intime.

Jean-Michel Barrault

« Je continue… »

« Il est fou ! »

Ce lundi 17 mars 1969, l'officier de quart du petit pétrolier *British Argosy* mouillé dans la baie du Cap est alerté par un choc métallique. Il sort sur l'aile de passerelle, aperçoit un voilier, ce qui n'est pas rare dans les parages. Aux jumelles, il peut lire le nom inscrit en grosses lettres noires sur le roof blanc : *Joshua*. Il distingue un homme aux longs cheveux, à la barbe grise fournie, une allure de sage indien, qui bande un lance-pierres, vise le navire. Il se répète :

« Il est cinglé, ce mec ! »

Envoyé avec adresse, un emballage de film, lesté, atterrit sur le pont du navire. Soudain, le marin du commerce comprend : le projectile contient un morceau de papier. Il le déplie, il lit :

> Je continue sans escale vers les îles du Pacifique parce que je suis heureux en mer, et peut-être aussi pour sauver mon âme.

Le message, relayé vers la Grande-Bretagne, vers la France, déclenche chez la plupart la même réaction : « Il est devenu fou. »

L'homme barbu qui attaque les navires au lance-pierres s'appelle Bernard Moitessier. Deux ans plus tôt, Francis Chichester, le vainqueur de la première course transatlantique, a réussi un tour du monde en solitaire avec une escale en Australie. Il est devenu un

héros national, anobli par la reine. Dans le domaine des exploits maritimes, ne reste à accomplir qu'une circumnavigation seul à bord et sans aucune escale. Ce suprême défi exigerait de fréquenter les quarantièmes rugissants aux vents de tempête, aux vagues monstrueuses, de doubler les trois caps mythiques que sont Bonne-Espérance, le cap Leeuwin, le cap Horn ; d'embarquer l'eau douce et les vivres pour huit à dix mois de mer ; d'éviter les avaries malgré les conditions les plus sévères. Par-dessus tout, d'endurer la solitude, la fatigue, les risques d'épuisement et d'instabilité psychique. Pourtant, plusieurs marins songent à tenter l'aventure. L'un d'entre eux est le Français Bernard Moitessier. À bord de son ketch de 12 mètres en acier, *Joshua*, en compagnie de son épouse Françoise, il vient d'effectuer la plus longue navigation sans escale accomplie par un voilier de plaisance, 26 000 milles, de Tahiti à Alicante en doublant le cap Horn.

Informé de ces projets, un hebdomadaire britannique, le *Sunday Times*, propose en 1968 à ces extrémistes la plus impitoyable des compétitions. L'enjeu : un globe doré pour le premier à achever cette circumnavigation, un chèque de 5 000 livres sterling pour le plus rapide. Le règlement est simple : quitter un port des îles Britanniques entre le 1er juin et le 31 octobre et y revenir après avoir doublé les trois caps sans s'être arrêté et sans avoir reçu la moindre assistance. Appareiller pour une croisière autour du monde, même sans escale, à son rythme, en prenant son temps, et être soumis à une compétition, sont deux conceptions fort différentes. La course exigera d'aller vite face à des adversaires plus audacieux ou disposant de bateaux plus rapides. Une dangereuse contrainte. Les risques en seront multipliés. Sans doute à l'excès. Si des téméraires s'engagent dans le défi proposé par le *Sunday Times*, personne, peut-être, n'en sortira vivant.

Neuf concurrents, pourtant, ont pris le départ : six Britanniques, un Italien et deux Français, Bernard Moitessier et son ami Loïck Fougeron. L'un des premiers à prendre le départ, dès le 14 juin, est un officier de la marine marchande, Robin Knox-Johnston. Cet Anglais avait été rendu furieux par la victoire de Tabarly dans la course transatlantique de 1964 et par le triomphalisme affiché par la presse tricolore. À l'annonce de la compétition organisée par le *Sunday Times*, il s'était exclamé : « En toute justice, par nos droits, c'est à un Britannique de réaliser cela en premier. »

Avant même d'avoir franchi le cap de Bonne-Espérance, cinq des engagés ont abandonné, victimes d'avaries. Sur un ketch aux performances modestes, Knox-Johnston progresse avec lenteur. Les deux autres concurrents britanniques, à bord de trimarans, sont partis très tard et ne semblent guère redoutables : la progression de l'un est décevante, celle de l'autre est si erratique, selon les positions que communique son skipper, qu'elle provoque le scepticisme de Chichester, président du comité de course. Moitessier, parti le 22 août, ne dispose pas d'émetteur radio et doit s'en remettre à l'aléa des rencontres pour que l'organisation et ses proches obtiennent de ses nouvelles. Son ketch rouge a été aperçu au large de Bonne-Espérance, de la Tasmanie et enfin, le 10 février, devant les îles Malouines : il a donc doublé le cap Horn et rattrape à toute allure son principal adversaire, Robin Knox-Johnston, qui n'est passé aux Malouines que le 23 janvier : le Français lui a déjà repris soixante-sept jours. Il ne reste plus à Moitessier qu'à remonter l'Atlantique, une navigation aisée dans les alizés pour qui a dominé les meurtrières tempêtes de l'océan Austral. Il paraît certain que Moitessier arrivera en grand vainqueur à Plymouth vers le 15 avril, empochant le chèque de 5 000 livres dont ce marin désargenté a bien besoin, raflant le trophée du Golden Globe et recueillant la

gloire d'être le premier navigateur à réussir l'exploit d'une circumnavigation en solitaire et sans escale. On lui prépare déjà un accueil triomphal, une armada de navires de guerre et de plaisance s'apprête à traverser la Manche afin d'escorter pendant ses derniers milles le héros qui sera célébré en fanfare et sera très probablement décoré de la Légion d'honneur.

Et voici que le navigateur que l'on guettait au large d'Ouessant surgit devant Le Cap et annonce : « Je continue. » Les mois de solitude dans les dures conditions des mers australes ont-ils dérangé le cerveau du marin ? Déjà sa femme, Françoise, comptant les jours qui la séparaient du retour de Bernard, soupirait : « C'est long, c'est très long. » Maintenant, elle avoue : « Je ne comprends pas. » Francis Chichester reste sceptique : « Je ne pense pas qu'il soit raisonnable de croire à une telle chose. C'est tout le contraire du caractère de Bernard Moitessier. Ce ne peut pourtant pas être une blague. »

Le 18 mars, vers 8 h 30, la vedette *Elizabeth R*, chargée de la surveillance du port, se trouve à l'extrémité nord-ouest de Tall Bay, devant Le Cap. Son capitaine, Trevor di Angelo, est attiré par les éclats d'un miroir provenant d'un ketch rouge stoppé, voiles à contre. Il raconte : « Nous avons été hélés par un homme bronzé et barbu qui paraissait en pleine forme physique. Il nous a dit : "Je suis Moitessier." » Le navigateur indique qu'il ne faut pas l'aborder, jette sur le pont de la vedette un bidon étanche qui contient un colis à l'adresse de Jacques Arthaud, un message demandant de remettre ce paquet au consul de France, une lettre pour le président du Royal Cape Town yacht-club. Moitessier confirme : « Je continue… » Après un geste d'adieu aux marins de la vedette, il borde les voiles, remet en route vers le large, cap au sud puis à l'est.

Est-il entré dans une sorte de nirvana du grand large qui lui ôte toute prudence, tout bon sens ? À terre, on s'inquiète. Françoise, supposant que son mari ignore tout de ses adversaires, pense demander à la radio sud-africaine de diffuser un message de sa part l'informant qu'il est en tête de la course, qu'il est attendu en triomphateur à Plymouth. Dans son édition du 20 mars, le journal *L'Aurore*, en annonçant la décision de Moitessier à la lumière d'informations encore incomplètes, indique dans son titre : « Pour tenter un deuxième tour du monde… » Interrogée par le quotidien, Françoise, qui, avec son mari, a doublé le cap Horn et affronté une terrible tempête dans le Pacifique, révèle son angoisse : « Je connais trop les difficultés d'une telle entreprise pour savoir que cette tentative est une folie. Un deuxième tour du monde est impossible. Irréalisable. » Certains parlent d'affréter, au départ du Cap, une vedette qui rattraperait le voilier, enjoindrait à Moitessier de faire demi-tour, de renoncer à ce qui s'apparente à une audace démentielle.

Ceux qui connaissent les dangers des mers du Sud sont en droit de s'inquiéter. L'automne austral commence, avec ses mauvais temps, le froid, les jours plus courts, la brume, les glaces dérivantes. Le marin ne risque-t-il pas d'être à court de vivres ? Le matériel, le gréement, les voiles, fatigués par un premier tour du monde, sont-ils capables de résister à de nouvelles épreuves ? Et l'homme ? Il paraissait en bonne santé, a affirmé le capitaine de l'*Elizabeth R*. Mais ne va-t-il pas atteindre les limites de ses forces, de son endurance, épuisé par tant de mois sur les océans les plus meurtriers du globe ? Et vers où dirige-t-il son voilier ? Veut-il à nouveau doubler le cap Horn ? Osera-t-il un second tour du monde, toujours sans escale ?

Que cherche Moitessier ? Qui est cet homme qui tourne le dos aux honneurs et à l'argent et repart vers les solitudes extrêmes des mers australes ?

Nourri de sagesse asiatique

Le refus de Bernard Moitessier d'achever en vainqueur la course autour du monde, sa décision de tourner le dos à l'Europe et à ce qu'il nomme « ses faux dieux », s'expliquent en majeure partie par son enfance et son adolescence. Son père, Robert Moitessier, diplômé d'HEC, appartient à une famille d'intellectuels. Il a épousé Marthe Gerber, artiste ancienne élève des beaux-arts. Le ménage a quitté la France peu après son mariage et Robert Moitessier a créé en Indochine une maison d'import-export, très vite prospère grâce au sens du commerce de son fondateur. Pendant la crise des années 1930, il a acheté des terrains à bas prix, là où il sent que Saigon se développera, les a revendus avec un gros bénéfice. À l'approche de la guerre, il a stocké des marchandises : toutes les pièces disponibles de la maison et des entrepôts sont alors bourrées de caisses d'Ovomaltine, de vin Chauve-Souris, de lait condensé. Bien des années plus tard, l'Ovomaltine restera, avec le riz, l'une des bases de l'alimentation du navigateur.

Bernard naît à Hanoi le 10 avril 1925, quelques semaines après l'arrivée de ses parents. Deux autres garçons suivent l'aîné, chacun à un an d'intervalle : Françou, puis Jacky. Tous trois formeront une redoutable bande de sacripants. Élisabeth, née neuf ans après

Bernard, puis Gilbert, né en 1938, seront moins associés aux exploits des aînés.

Dans son livre *Tamata et l'Alliance*, paru juste avant sa mort, Moitessier évoque en détail, et de façon magnifique, l'apport qu'il a reçu en Indochine pendant les vingt années décisives de sa formation. Très tôt il aime flâner dans le marché, se mêler à la vie du petit peuple, humer les odeurs, manger une soupe chinoise accroupi sur ses talons. Il rôde sur les bords des arroyos pour contempler les jonques. Un jour, le capitaine de l'une d'elles, le *taî cong*, séduit par la curiosité du gamin et étonné par sa pratique de la langue du pays, l'invite à son bord. L'annexe est un panier rond en bambou tressé que le marin mène sans dévier en godillant à l'envers : Moitessier s'en souviendra lorsque, bien des années plus tard, il utilisera en guise d'embarcation une chambre à air de camion. Déjà, l'enfant rêve : « Je donnerais n'importe quoi pour embarquer sur sa jonque, partir très loin de l'école [1]… »

Bernard, Françou, Jacky, épris de liberté, acceptent mal les contraintes de l'enseignement. Leurs résultats désespèrent leur père, « après trois générations d'intellectuels ». Les carnets de notes valent souvent le fouet aux enfants, car l'éducation paternelle est sévère. Lorsqu'il est âgé de 11 ans, raconte Bernard, le sujet de la composition d'histoire est : « La campagne d'Égypte ». En toute bonne foi, le gamin décrit un pays semé de pyramides et inondé par le Nil, ce qui lui vaudra de connaître une gloire relative en étant cité par Jean-Charles dans son livre *La Foire aux cancres.* Une rédaction de Bernard, dont le sujet est : « Pierre qui roule n'amasse pas mousse », provoque cette appréciation du maître d'école : « Non seulement vous êtes un paresseux et un cancre, mais en plus un crétin et un mauvais sujet. Les garçons comme vous ne deviennent rien de bon dans la vie. De la graine d'anarchiste. » Sincère et naïf,

l'élève a développé le thème auquel il croit : « Plus on bouge, plus on voyage, plus on fait de choses diverses dans la vie, moins on risque de se laisser encrasser par les mauvaises habitudes [2]. »

La mère de Bernard, surnommée Mamette, est une femme cultivée, gaie, au tempérament d'artiste. Le message qu'elle transmet à ses enfants est riche de philosophie, de bonté et de sagesse : « Ma mère, raconte Bernard, voudrait que nous devenions au fil du temps de beaux petits animaux pleins de vie et de santé, œil vif et pied agile [3]. » Cet idéal est aussi encouragé par le père. Sous des dehors austères, cet homme cache un cœur tendre. Très sportif, il joue au rugby, au water-polo, bat des records de nage sous l'eau. Ses fils veulent l'égaler. Pour couvrir les 2 kilomètres qui les séparent de l'école, ils courent dans Saigon qui est alors un immense verger, rues bordées d'arbres fruitiers, manguiers et tamariniers. De cela aussi Moitessier se souviendra. Au sortir de l'école, et le dimanche, Bernard, Françou et Jacky passent des heures à la piscine, y entrant même la nuit en enjambant la clôture pour aligner les longueurs de bassin. À 6 ou 7 ans, Bernard est capable de couvrir, en crawl, 3 000 mètres jusqu'à ce que son père le sorte de force de la piscine. Il joue au water-polo. Mais c'est Françou qui se révèle le meilleur, champion scolaire de 100 mètres.

Si les garçons désespèrent leurs professeurs, c'est que la vraie vie est ailleurs. Pendant les heures de classe, ils dessinent des jonques dans les marges de leurs cahiers. « À la fois cancres et voyous, avoue Bernard, nous rêvons de vie et de liberté, englués, mes frères et moi, dans une sorte de torpeur entrecoupée de crises où le désespoir et la révolte se tiennent par la main [4]. » Leur imagination appareille vers le golfe de Siam. C'est dans un village de pêcheurs, près de Rach Gia, qu'ils passent chaque été leurs deux mois de vacances. La grosse Hotchkiss familiale les y conduit après trois jours d'un voyage

merveilleux à travers les rizières de la Cochinchine. Ils y connaissent une existence de découverte et d'aventure dans l'intimité de la population locale. Ils y ont leurs grands copains, Xaï, Phuoc, Kieu, Hao. Sous les paillotes, accroupis sur les bat-flanc, ils partagent la soupe de riz relevée de nuoc-mâm. Assam, leur bonne chinoise, leur apprend à se méfier du Ma Qui, le plus méchant des mauvais génies. Ils explorent la forêt, dressent des pièges, chassent le lézard volant. Le lance-pierres est l'arme préférée de Bernard, sa compagne, et, comme il dit, sa « religion ». Son adresse y est stupéfiante. Il s'y exerce en permanence, contre tout ce qui bouge dans le village, sur les ampoules des réverbères à Saigon.

Les garçons fréquentent les pêcheurs et apprennent leur approche très simple de l'armement et de l'entretien de leurs pirogues. Bernard observe le père de Phuoc qui, avec habileté, fabrique à la hache et au fer rouge une ancre en bois dur assemblée par des chevilles formant un angle : ainsi, quand le chevillage prendra du jeu avec le temps, pattes et verges resteront solidaires. À la veille de la saison de pêche, les villageois préparent les jonques, calfatent les bordés. Bernard suit comme son ombre le père de Hao, « hypnotisé par ses mains de magicien [5] ». Le charpentier explique : « Pour calfater vraiment, tu dois entrer dans la fente en même temps que la fibre, devenir toi-même la fibre. » L'adolescent essaie de calquer ses gestes sur ceux de l'Annamite, d'entrer comme lui « dans la fente ». Un enseignement qu'il n'oubliera pas. Avec les villageois, les trois garçons participent à la préparation des lignes de pêche, des hameçons. Et, suprême récompense, ils embarquent : « Grandes virées dans le vent du large, exulte Bernard, campements sur les îles désertes, vents légers et vents forts, ris dans les grains, bateau saoulé de vent, de mer et de soleil [6]. » Parlant à la perfection l'annamite, il s'imprègne d'une civilisation millénaire, découvre que les caractères

chinois autorisent à deux personnes qui ne parlent pas la même langue de se comprendre en dessinant les idéogrammes. Un jour, il offre une boussole au père de Phuoc, qui n'avait jamais vu cet instrument magique dont l'aiguille permet de se diriger, même la nuit. Le pêcheur, fasciné, tourne et retourne l'instrument des heures entières. Le lendemain, il rend ce compas. Il a réfléchi :

« Il faut de la lumière pour se servir la nuit de cette chose, alors tes yeux deviennent aveugles. Tandis qu'avec les étoiles, ou la direction du vent et des vagues, tu vois toujours où tu vas, et tes oreilles restent ouvertes pour écouter ce que dit la mer. »

Bien des années plus tard, lorsque Bernard emmènera des stagiaires en école de voile, il leur enseignera à son tour à naviguer tous sens éveillés. Il reconnaît : « Vivrais-je mille ans que mon village resterait collé à moi, c'est par lui qu'existent mes racines[7]. » Un vieux bonze, à la veille de mourir, lui délivre un ultime message : l'enseignement de la vie comprend trois étapes, et l'école du « transmettre » exige d'être passée auparavant par l'école du « voir » et l'école du « faire ».

Hélas, les vacances ont une fin. Bernard a 15 ans lorsque son père, désespéré par ses mauvais résultats scolaires, l'inscrit à l'École pratique d'industrie de Saigon, d'où il est renvoyé avant même la fin de l'année. Une petite école d'agriculture le recueille, au règlement assez souple pour que l'éternel rebelle s'y sente heureux. À 18 ans, le voici contremaître dans une plantation d'hévéas. Il économise les piastres. Car le rêve d'enfance est plus vivace que jamais : construire un bateau, partir sur les mers, parcourir tous les chemins du monde.

Mais les temps ne sont pas encore venus. Lorsque Bernard a 19 ans, son père l'embauche dans son entreprise. Ce que le patron propose maintenant à son fils aîné, c'est de lui succéder un jour. C'est un avenir assuré. Pourtant le jeune homme hésite entre

« choisir de rester sur ma branche confortable… ou vaincre ma peur du nouveau et lâcher tout pour sauter dans l'inconnu[8] ». Si les virées chez les clients dans les villages lui plaisent, il ne supporte pas la vie de bureau, les factures à vérifier, la routine quotidienne. Au grand dam de son père, il prend son indépendance, retourne dans le village de ses vacances. Seuls le passionnent la mer, les bateaux, et, plus tard, un départ sur les océans à la découverte des îles lointaines. Avec Xaï, il déniche une jonque de pêche, qu'ils vont acheter et armer en commun. À Rach Gia, complétant l'approvisionnement de la jonque, il noue des liens d'amitié avec Abadie, un Français qui a combattu à Verdun, mené une existence d'aventurier et qui, avec son expérience de baroudeur, devient pour le jeune homme une sorte de père spirituel. Abadie délivre un tout autre enseignement que son père naturel. Pour lui, la vie, la liberté, l'indépendance sont la meilleure école, bien supérieure à l'enseignement délivré sur les bancs du collège. Un langage qui ne peut que séduire Bernard. Son ami l'embarque sur sa jonque *Titette* pour une virée vers les îles. Une joie inoubliable. Au retour, le drame éclate.

L'époque du bonheur et de l'insouciance est révolue. Le paradis soudain devient un enfer. La France a perdu la guerre en 1940, les Japonais ont envahi l'Indochine et, au retour de leur croisière, Abadie et Moitessier sont arraisonnés par des soldats japonais hurlant, fusil braqué sur leur ventre. Bernard, qui ne lève pas les bras assez vite, est à deux doigts d'être descendu. Les deux Français, mains liées, sont faits prisonniers. Enfin libéré, Bernard retrouve sa mère, ses deux plus jeunes frères et sa sœur restés au village. Ils regagnent Saigon. Le père, officier de réserve, est prisonnier, Bernard se retrouve chef de famille. Après le bombardement d'Hiroshima, le Japon va-t-il capituler ? Beaucoup le pensent,

l'espèrent, mais les Japonais occupent toujours l'Indochine. Bernard se livre alors à un acte insensé de patriotisme : il envoie le drapeau français sur le balcon de la maison. La police japonaise surgit, embarque la famille, les personnes présentes, et les emprisonne : dans un coin de la cellule, la mère est à genoux, Abadie, Françou, Jacky sont immobiles. Face à Bernard, un officier japonais, la main sur l'étui de son revolver, fixe le jeune homme, qui pense, lucide : « J'ai 20 ans et je vais mourir. » Le Nippon et le jeune homme s'affrontent, yeux dans les yeux. Après un long échange de regards, l'officier épargne le garçon. Trois jours de cellule, puis la prison pendant trois semaines. Libéré après six mois dans les geôles japonaises, le père de Bernard, à 45 ans, semble un vieillard squelettique.

Le Japon a capitulé. L'Indochine va-t-elle retrouver son paisible bonheur d'avant-guerre ? De violents mouvements indépendantistes s'agitent, multiplient les attentats. Au moment où débarque la commission d'armistice, le Viêt-minh, communiste, organise une manifestation qui tourne au massacre. Entre ceux qui veulent chasser les colons, les Indochinois qui souhaitent rester fidèles à la France, et les Français qui espèrent retrouver leur domination d'avant-guerre, les affrontements se succèdent, meurtriers et tragiques. Les compagnons de jeux d'hier, les camarades d'école sont devenus des ennemis provoquant « un ignoble carnage d'innocents ». Bernard, avec ses deux frères, se retrouve dans un groupe volontaire de libération, patrouille sous la direction d'Abadie, puis, mobilisé, est embarqué en qualité de matelot-interprète sur *La Gazelle*, un aviso de six cents tonneaux. Lors des missions sur le Mékong et dans les arroyos, Bernard participe aux combats. « Mais, dit-il, quand l'occasion se présente de descendre un

Viêt… je bouge ma ligne de mire au dernier instant, et la balle passe à le frôler, en claquant dur à son oreille, pour qu'il ait peur [9]. »

Comme un symbole de l'horreur absolue, la tragédie survient dans le village de l'enfance, celui du bonheur et de la fraternité. Xaï aurait révélé : « Baï-Ma cache un fusil. » Françou et Jacky, à la tête d'une compagnie de tirailleurs cambodgiens, ont surgi, à l'aube. « À bout portant, devant tout le village, révèle Bernard, Françou tue Baï-Ma d'une balle dans la tête [10]. » Les paillotes sont incendiées. Jamais ce drame ne cessera de hanter Bernard : « Quand Françou me l'a raconté, de la haine encore plein les yeux, j'ai su que nous avions vraiment perdu notre pays. C'est comme s'il avait tué son propre frère [11]. » Peu après, Françou se suicidera. Jacky, lui, est parti pour la Guyane.

Pour l'aîné des trois frères si proches dans leurs jeux, cette rupture sanglante avec le monde de l'enfance donne naissance à un « dragon » soufflant une haleine fétide de remords, qui malgré les années l'accompagne et refuse de mourir.

Après une nouvelle tentative dans l'entreprise paternelle, Bernard choisit de retrouver son cher golfe de Siam : il monte une entreprise de cabotage à la voile entre Rach Gia et Kampot, au Cambodge. À bord d'une grande jonque, il charge 20 tonnes de riz en Cochinchine, les transporte au Cambodge, revient avec une cargaison de bois ou de sucre de palme. Le bonheur, sur ce navire aux voiles lattées : « Cette époque a été la plus riche et la plus déterminante de ma vie [12] », se souviendra le marin. Mais six mois plus tard, la Sûreté française le soupçonnant de trafic d'armes avec les Viêts, il est contraint de cesser cette activité. Il obtient de son père un demi-salaire et six mois de congé : il parcourt la France, l'Europe, à vélo, en stop, découvre un monde nouveau. Il est choqué

par les clôtures qui protègent les jardins, par les platanes au bord des routes au lieu des arbres fruitiers, comme en Indochine.

Sur le paquebot du retour, il rencontre une jeune fille aux cheveux d'or, Marie-Thérèse. Premier amour. Fiançailles. Puis rupture : « J'ai peur de me retrouver enchaîné avec femme et enfant dans cette Indochine de violence […]. Je me conduis peut-être comme un salaud, mais Marie-Thérèse restera dans mon cœur[13]. » Xaï a été tué, Abadie s'est fait descendre par les services secrets du Viêt-minh, Bernard, pour la troisième fois, échappe par miracle au même sort. À nouveau dans l'entreprise paternelle, il consacre tout son temps libre à se perfectionner en anglais, en espagnol, à apprendre le russe, les caractères chinois. Sa détermination à prendre la mer est toujours aussi vive. Elle va bientôt se concrétiser dans un bateau nommé *Snark*, puis dans une jonque que, fidèle à son amour de jeunesse, Bernard baptise *Marie-Thérèse*.

« Parce que je suis heureux en mer… »

Dans le message envoyé d'un coup de lance-pierres sur le pont du *British Argosy*, Moitessier expliquait : « Je continue […] parce que je suis heureux en mer… » Il avait découvert la joie de naviguer dès ses premiers bords en compagnie des pêcheurs du golfe de Siam. Sur la jonque d'Abadie, ce fut, comme il le raconte : « ma première grande évasion en mer, sans autre chose à faire que de me laisser vivre, comme à perpétuité [1] ». La nuit est tombée, Abadie se repose à l'intérieur. Bernard reste à la barre, maître du navire : « Cette magie fait renaître en moi l'alliance avec l'univers. […] Je voulais rester seul avec tout le bateau pour moi, seul avec toute la mer. » Et une fois de plus, « je rêve de partir un jour sur mon bateau, très loin et seul peut-être [2] ».

Ce qui, pour l'immense majorité des plaisanciers, est un agréable loisir, est pour Bernard une passion, un art de vivre, le moyen de partir à la découverte de la planète, la clé de la liberté. Le bateau de haute mer devient aussi le navire qui permet de fuir cette Indochine dans laquelle il ne reconnaît plus ses bonheurs d'enfant et d'adolescent. Ce pays a brisé son père, a tué Abadie, son guide spirituel. Xaï est mort, Baï-Ma est mort. Et Françou, le poète qu'a envahi la haine.

Dans le port de Saigon, un miracle se présente : il s'appelle le *Snark*, un ketch de 12 mètres, à vendre : « Le monde était là devant mes yeux[3]. » Certes, le bateau exige des travaux. Mais l'occasion est trop belle. Bernard est déçu par un premier associé, dont le désir de départ appartient plus au rêve qu'à une réelle volonté. Un nouveau compagnon d'aventure apparaît et participe au financement de l'armement. Rien pourtant, lors de leur première rencontre, ne semblait prédisposer Pierre Deshumeurs à devenir le coéquipier du *Snark* : « Tiré à quatre épingles, pantalon en rayonne au pli impeccable, chemise de soie avec ses initiales brodées sur la pochette, une grosse chevalière au doigt et des souliers vernis très étroits, rien ne m'avait attiré chez ce personnage un peu guindé au langage précieux[4]. » Pourtant, quelques mois plus tard, Deshumeurs est à bord et, lorsque le ketch largue les amarres, c'est tout de suite le bonheur : « Je n'ai jamais connu pareille joie[5]. » Au mouillage dans un archipel au large de la Malaisie, l'équipage prolonge l'escale : « Le *Snark* dormait comme un canard, la tête sous l'aile, au milieu d'un nid bleu et vert, entouré de coraux semblables à des fleurs, tout au fond d'une crique minuscule terminée par une plage de galets bordée de cocotiers[6]. »

La séduction des îles tropicales n'a de comparable que la façon de les atteindre, ces longues traversées sur les océans : « Je suis heureux, repu, émerveillé. Je vis intensément. […] Qu'il est doux de se laisser vivre paisiblement, de pouvoir lire, écrire, cuisiner, écouter la musique, ou, tout simplement, rêver sous les étoiles en regardant s'allonger derrière son bateau le sillage phosphorescent[7]. »

Le *Snark* était pourri, et la cohabitation entre les deux capitaines parfois malaisée. Après une croisière jusqu'à Singapour et en Malaisie, et un retour en Indochine en pompant sans arrêt car le

bateau menace de couler, le ketch est vendu. Liquidant les quelques actions qui lui restent de l'entreprise paternelle, Bernard achète une jonque, la baptise *Marie-Thérèse*. Il y consacre ses dernières piastres et part, cap à l'ouest. Depuis l'enfance et ses lectures de Gerbault, Stevenson, Conrad, il rêve d'aborder dans les îles du Pacifique. Il tourne le dos à l'Indochine et, peut-être, au dragon de ses cauchemars.

À son treizième jour de mer, il découvre un autre bonheur : « Je commence à prendre conscience de l'immense trésor que m'apportera la solitude. Enfin le temps de me retrouver avec moi-même, le temps de contempler ce qui m'entoure. Avant, c'était le tourbillon. Durant toutes ces années, je n'ai pas arrêté de courir. Et maintenant, le grand calme en moi, ce calme que je peux savourer[8]… » Moitessier a alors 27 ans. C'est son premier départ, seul, sans autre but que d'être en mer avec, devant l'étrave, toutes les escales du monde. Et déjà germent en lui, encore embryonnaires, les pensées qui, dix-sept ans plus tard, le porteront à décider : « Je continue. »

Cette joie de naviguer, de se sentir le maître du monde, en profonde harmonie avec sa jonque, n'est pourtant pas un éternel ciel bleu dépourvu de nuages. La belle aventure manque de sombrer à Singapour, où *Marie-Thérèse* est en escale après sa traversée du golfe de Siam. Une nuit, Bernard dort à terre. Une voie d'eau s'est déclarée, le bateau est en passe de couler lorsque son propriétaire regagne le bord. Bernard remorque la jonque, l'échoue, avoue : « Il n'y avait plus aucune solution. J'étais foutu, sans argent, sans ressort, devant cette épave[9]. » Mais déjà Bernard bénéficie d'une aide miraculeuse, comme il en connaîtra à plusieurs reprises lorsque les avatars de l'existence exigeront une intervention du destin. Un

shipchandler met sa main sur son épaule : « Pompe toute la nuit. Je serai là demain matin lorsque la marée commencera à baisser. »

L'homme tient parole, arrive à l'aube avec une équipe de calfats. La jonque est sauvée, remise à flot. « Il m'a dit que ce qu'il avait fait pour moi, il l'avait reçu d'un autre, dans des circonstances où il ne voyait plus la lumière d'un espoir. Il m'a dit que je ne lui devais rien, mais qu'il ne faudrait pas oublier de rendre un jour[10]. » C'était le même message que lui avait délivré en Indochine le vieux bonze moribond : l'école du « transmettre ».

La perte de son bateau eût été un drame. Car, Bernard l'avoue dans *Un vagabond des mers du Sud*, son premier livre : « J'étais simplement amoureux de cette belle jonque du golfe de Siam aux formes pleines et robustes, fleurant bon l'huile de bois. » En outre, *Marie-Thérèse* possède une qualité exceptionnelle. Pour tous les navigateurs solitaires, avoir à tenir la barre en permanence est impossible. Il faut dormir, se nourrir, ou simplement paresser en regardant la mer, le ciel, les oiseaux. Le premier homme à avoir réussi un tour du monde en solitaire, l'Américain Joshua Slocum, bénéficiait d'une chance rare : son yawl, *Spray*, se gouvernait seul à toutes les allures. « *Marie-Thérèse* en fait autant », affirme Moitessier, qui proclame : « Ce bateau est ma fierté[11]. »

Pourtant, Bernard a quitté l'Indochine dans des conditions imparfaites, dans l'esprit du poème de Baudelaire : « Si tu peux rester, reste ; pars, s'il le faut. » L'armement de la jonque est très sommaire : un compas, un sextant. Pas de loch pour mesurer la distance. Pas de montre, indispensable pour calculer une longitude. Pas de récepteur radio. Pas de moteur, pas d'électricité. Moitessier a appareillé « à l'asiatique », se fiant à son instinct, aux signes du ciel, de la mer, des oiseaux, comme au temps de Christophe Colomb. Sa navigation sera rude, par sa faute : naguère, les boutres arabes qui

commerçaient entre l'Extrême-Orient et le Moyen-Orient jouaient sur l'alternance des moussons pour bénéficier de vents favorables. Moitessier a trop prolongé son escale à Singapour et a laissé passer la meilleure saison. À la sortie du détroit de Malacca, il subit la mousson de sud-ouest, opposée à sa route. Il lui faut louvoyer face à des vents forts, dans des mers désordonnées, et la remontée contre le vent n'est pas la qualité dominante de la jonque. Le combat dure six semaines, « un enfer de vents contraires » que le navigateur affronte, devenu une sorte d'animal aquatique avec un seul impératif : « Tenir, quoi qu'il arrive [12]. »

Marie-Thérèse atteint enfin la zone des alizés, doux vents portants qui poussent le voilier, vent arrière, barre amarrée. Le paradis. Mais le marin a commis une autre erreur. Dans ses projets initiaux, il voulait aller directement à Madagascar. Mais un homme qui a été très bon avec lui, et qu'il appelle Oncle James, lui a demandé un service : embarquer sur son bateau et emporter aux Seychelles une table en bois d'ébène, une œuvre d'art trop lourde pour être transportée par avion. Lorsqu'on navigue à la voile, il est toujours risqué d'être soumis à des contraintes de temps ou d'itinéraire. La traversée vers Madagascar était libre de dangers et l'atterrissage sur la grande île était facilité par ses hautes montagnes. Il en va tout autrement en se dirigeant vers les Seychelles. Sur la nouvelle route qu'exige la livraison de la table se trouve un archipel corallien dépourvu de tout phare, les Chagos. Seul l'atoll de Diego Garcia pourrait être visible, de jour, au mieux à une dizaine de milles.

Sans heure et sans loch, Moitessier ne peut se situer qu'en latitude. Si même il possédait un chronomètre de marine ou une montre assez précise, ses connaissances en navigation astronomique sont trop sommaires pour lui fournir un point précis. Il escompte que le cap qu'il suit le fera passer à bonne distance des dangers,

espère que le vol des oiseaux le préviendra de la proximité des îles. Il se fie à son instinct, mais les signes n'ont pas parlé. Pendant la nuit, soixante-cinq jours après le départ de Singapour, *Marie-Thérèse* se fracasse sur le récif. À l'aube, le bateau est mort, coque défoncée : « Et moi, je pleurais, la joue contre cette belle étrave privée de vie. Je pleurais mes souvenirs, mes livres, la perte de ce monde sans limites, fait de rêve et d'action [13]. »

Trois ans plus tard, Bernard est à la barre d'un nouveau bateau, *Marie-Thérèse II*. Le ketch se trouve en carénage à la Martinique lorsque Moitessier reçoit un télégramme : « Arriverai à Trinidad dans quatre jours. » Le message émane de Joyce. Le marin a noué au Cap une tendre amitié avec cette jeune femme. Elle serait prête à partager son existence de vagabond des mers. Au départ de Sainte-Hélène, le navigateur épris de solitude a éprouvé du vague à l'âme : « Pour la première fois, je me sens seul en mer [14]. » Il lui a écrit, lui demandant de le rejoindre aux Antilles. L'embarquement de Joyce sur un cargo mixte a été rendu aléatoire en raison de la rareté des traversées et du faible nombre de passagers admis à bord. Le télégramme ne laisse que quelques jours pour rallier Trinidad. *Marie-Thérèse II* est alors au sec. Dès que le ketch est remis à l'eau, Bernard hisse les voiles. Cette décision est une imprudence : les phares sont rares aux Caraïbes, y naviguer de nuit est dangereux, et le marin est dans un grand état de fatigue. Il est épuisé par le carénage, n'a guère dormi la nuit précédente à cause des moustiques lorsque le ketch était hissé sur le slip. Il veille dans le canal entre la Martinique et Sainte-Lucie, et lorsque *Marie-Thérèse II* met le cap sur la côte ouest de Saint-Vincent, le navigateur entame sa troisième nuit sans sommeil.

Nuit d'encre. Rien en vue. Aucun phare sur la pointe nord de Saint-Vincent. Moitessier décide de dormir une heure et demie : « Il

est presque 2 heures lorsque je bondis sur le pont. » *Marie-Thérèse II* a talonné : « Un deuxième choc ébranle le bateau. Puis tout de suite, un autre, accompagné d'un affreux craquement de bois torturé [15]. »

Déjà, après la perte de son premier voilier, lui qui se prenait pour un dieu de la mer avait été ramené à la dure réalité : « Il n'y a plus de Grand Chef. Il n'y a jamais eu de Grand Chef. Il y a seulement un pauvre type qui sanglote en regardant sa belle *Marie-Thérèse* éventrée en pleine nuit sur le corail de Diego Garcia [16]. »

Voici que le même drame se reproduit. « Tandis que les lourdes lames, déferlant sur *Marie-Thérèse II*, la recouvraient d'un blanc linceul d'écume tout constellé d'étoiles phosphorescentes, une prière folle est montée dans la nuit où pleurait l'alizé : Seigneur, que l'une de vos vagues arrache de ce mât ma carcasse de chien, et la jette sur ces rochers, entre la pierre et la carène, afin que soit payée la mort de mon bateau [17]. »

« J’ai bénéficié de l’enseignement de maîtres et de guides »

Le jeune homme qui se croyait le maître du monde se trouve quasiment nu, sans bateau, sans argent, naufragé au physique et plus encore au moral. La réaction instinctive de gens nantis, forts de leur tempérament de fourmis face à cette cigale, pourrait être alors : « Il l’a bien cherché. Il n’a que ce qu’il mérite. Il a voulu jouer au petit malin. Maintenant, qu’il se débrouille ! »

La détresse de Moitessier rencontre un tout autre écho. Comment l’expliquer ? À Diego Garcia, à l’île Maurice, partout, lorsque les circonstances l’exigeront, le navigateur obtiendra de l’aide. En 1952, à 27 ans, Bernard est un beau garçon d’un mètre soixante-quinze, mince, musclé par la natation et les exercices physiques. D’emblée, et, sans rien demander, il suscite le désir de lui accorder le coup de main qui le sortira de la difficulté. Sans doute pourrait-on évoquer le charisme du personnage, son aura, son rayonnement. Ce n’est pourtant pas tout à fait cela. Ceux que Bernard séduit sont attirés par ce qu’ils devinent : l’énergie, le goût du risque, une ténacité soutenue par un inaltérable optimisme, une volonté d’indépendance, la quête d’une harmonie avec l’univers. Il ose ce dont beaucoup rêvent sans avoir l’audace ou la possibilité de le réaliser. Est-ce ce

qu'avait voulu exprimer Tha, le patron de la plantation d'hévéas où Bernard avait travaillé ? Le garçon, alors âgé de 19 ans, lui avait exprimé ses remerciements, s'attirant le salut bouddhique traditionnel : « Je lui ai dit que je n'oublierais jamais la terre, même si je devais un jour partir très loin. […] Au moment de nous séparer, il s'est agenouillé, touchant la terre de son front. Et cela voulait dire : je salue le dieu qui est en toi [1]. »

Les braves pêcheurs de l'atoll de Diego Garcia ne se posent pas ce genre de question. Tout simplement, ils pratiquent l'extrême générosité des gens pauvres. « Ils m'accueillirent, raconte le naufragé, comme ils l'auraient fait pour un membre de leur propre famille [2]. » Non seulement il a sauvé sa peau, mais, grâce à leur amitié, il retrouve « la joie, l'insouciance, la paix [3] ».

Deux mois après la perte de *Marie-Thérèse*, Moitessier débarque à l'île Maurice. Toute son ambition réside dans l'espoir d'être rapatrié comme matelot sur un cargo. Mais le consul, « un chic type », l'encourage à rester un peu dans l'île. On l'aide, on lui procure du travail, on finance la publication de son mince journal de bord. Il donne des conférences : « Très vite, je me fis des amis. » L'une des grandes familles locales l'héberge, l'adopte comme s'il était le fils de la maison. Émile Labat, issu de la vieille noblesse française qui a fait souche à l'île Maurice, l'abrite à Port d'Attache, sa résidence au bord de l'eau. Le naufragé naguère démuni et désemparé trouve là « une seconde famille ». Il devient surveillant pour la fabrication du charbon de bois, mais cette activité est bien trop statique. Il a découvert que dans les fonds marins pullule une multitude de poissons qui répugnent à mordre à la ligne. En plongée, cet excellent nageur réussit des chasses abondantes. La capture quotidienne atteint quatre-vingts à cent livres de poissons, revendus au marché de Saint-Louis. En un mois, Bernard est devenu presque riche.

Jusqu'au jour où il ressent une vive douleur au pied droit « et la sensation que celui-ci est broyé par un étau ». Un requin s'est saisi de son pied : « Par un mouvement réflexe, je lui portai un violent coup de crosse sur la tête [4]. » Hospitalisé, opéré, Moitessier bénéficie d'un nouveau miracle. Son pied est sauvé. Un mois après, il peut à nouveau marcher, courir.

Dans *Un vagabond des mers du Sud*, Moitessier commente cet accident, évoque les mœurs des requins et fournit d'utiles conseils aux plongeurs. Mais, pour le moment, finie la chasse sous-marine : Bernard est embauché pour diriger une entreprise de pêche et d'exploitation du guano dans l'archipel des Cargados Carajos, un groupe d'îlots coralliens à 240 milles de l'île Maurice. Lorsqu'il en revient, dix mois plus tard, il a accumulé de solides économies. Va-t-il s'embourgeoiser dans cette île dont il apprécie la douceur de vivre, la gentillesse des habitants, la promesse d'une existence paisible parmi des amis généreux ? Ce serait la sagesse, après les dures navigations connues sur *Marie-Thérèse* et le naufrage tragique qui en a marqué la fin. Mais le vieux rêve est toujours là. Comme il a refusé la perspective d'une carrière dans l'entreprise paternelle, comme il a eu peur de se lier par le mariage et a rompu ses fiançailles avec une jeune fille qu'il aimait, il décide de quitter ses nouveaux amis et le charme de cette île tropicale. Malgré la cruauté des échecs, Bernard repart à la poursuite de ses songes.

L'attrait pour la mer et les longues navigations a resurgi, aussi impérieux que jadis, et Moitessier commence la construction d'un voilier destiné à remplacer *Marie-Thérèse*. Il faut trouver des bois, rares à l'île Maurice. Ses amis découvrent quelques madriers précieux, des bois courbes indispensables, cédés pour presque rien. Avec l'aide d'un charpentier local, le travail est un mélange de génie et d'improvisation « à l'asiatique ». Sans plan, la conception est

menée « au jugé » : sur la pièce de quille posée à l'horizontale sont boulonnés l'étrave et l'étambot à la distance qui déterminera la longueur du bateau, et à l'inclinaison jugée satisfaisante. Puis la membrure principale est découpée. Le charpentier la présente. Bernard, à l'estime, commande : « Écartez-la un peu. Non, un peu moins. » Lorsque l'angle paraît convenable, la membrure est clouée. Deux autres donnent une bonne indication de la cambrure de la coque. De minces lattes flexibles fournissent une silhouette suffisante pour la mise en place des bordés. Ainsi, en neuf mois, naît *Marie-Thérèse II*, ketch à arrière norvégien de 8,50 mètres de long, 2,85 mètres de large. Encore faut-il compléter l'armement. La construction a épuisé les économies du capitaine. La providence et les amis surgissent une fois encore au bon moment. Le poste de secrétaire du consulat est vacant, et, pendant un an, Bernard devient « M. le chancelier », avec le salaire correspondant. La voilure, l'accastillage, les dernières finitions, les mises au point s'achèvent.

L'aventure peut continuer. Avec de nouvelles chances de succès. Bernard dispose maintenant de meilleures connaissances en navigation astronomique et une bonne montre Omega lui permet désormais de calculer un point complet. En route vers l'Afrique du Sud. La traversée du canal de Mozambique, toujours délicate, n'épargne pas Moitessier. Après un coup de vent, la mer reste forte et soudain surgit une vague isolée, une de ces *rogue waves* dévastatrices. Le ketch est roulé, mâts dans l'eau, Moitessier balayé par-dessus bord. Le voilier se redresse, le marin nage avec vigueur pour regagner son bateau. Soudain il s'aperçoit que le panneau de descente a été arraché et flotte à quelques mètres. Sans hésiter, il plonge dans l'écume bouillonnante laissée par le déferlement de la lame monstrueuse, et récupère l'indispensable panneau.

Pendant deux années, à Durban, au Cap, le navigateur accepte toutes sortes de petits boulots pour survivre, améliorer *Marie-Thérèse II*, l'approvisionner pour de futures traversées : il est charpentier, soudeur, inventeur du calfatage sous-marin, se nourrissant souvent de cormorans abattus au lance-pierres. C'est durant cette période qu'il rencontre Henry Wakelam, génie du bricolage, qui a lui aussi construit son bateau. Les deux vagabonds des mers deviennent inséparables. Ensemble, ils ne craignent pas de fouiller les poubelles à la recherche d'un objet utilisable à bord, font appel à toutes les ressources de leur imagination pour trouver les moyens de nourrir leurs grands corps toujours affamés. C'est de conserve qu'ils traversent l'Atlantique. La navigation de leurs voiliers est rendue beaucoup plus aisée par l'installation d'un nouvel équipement, le plus précieux compagnon du navigateur solitaire : un système de barre automatique. Il s'agit en fait du régulateur d'allure inventé par le Français Marin Marie. Un croquis avait paru dans une revue britannique : une girouette mise dans le lit du vent commande le gouvernail principal et remet le voilier à son cap si celui-ci s'éloigne de l'angle fixé par rapport au vent. Modifié par Henry Wakelam grâce à son sens de la mécanique, un appareil inspiré de celui de Marin Marie a été monté sur *Marie-Thérèse II*. Les essais confirment qu'il fonctionne. Désormais, le solitaire est délivré des contraintes de la barre : « Je peux contempler le plus beau bateau du monde, étirant derrière lui, sans personne à la barre, le sillage de ses trois nœuds[5]. » Le bonheur. L'euphorie d'une traversée sans histoires. Ce n'est pourtant pas la totale liberté espérée. L'entretien d'un bateau en bois, hâtivement construit, est une constante servitude. À Sainte-Hélène, le ketch est hissé sur le quai et, avec l'aide du fidèle Wakelam, Moitessier change des bordés pourris, prodigue ses soins à une tête de mât qui donne des inquiétudes. Par

un hasard providentiel, deux bâtiments de la marine, *Jeanne d'Arc* et *La Grandière*, mouillent devant Jamestown. C'est, pour Moitessier, l'occasion de quelques bons repas dans un morceau de France. Surtout, les marins de la royale, toujours généreux, trouvent des cartes marines en double, du papier calque pour copier celles qui manquent à bord de *Marie-Thérèse II*. Les officiers veillent à combler quelques-unes des lacunes de l'amateur en navigation astronomique, et le médecin du bord lui donne d'utiles conseils tout en lui offrant de quoi parfaire sa sommaire pharmacie.

Les traversées et les escales de rêve se succèdent, toujours bord à bord avec le *Wanda* d'Henry Wakelam : l'Ascension, où les marins désargentés récoltent des œufs d'oiseau et bénéficient de boîtes géantes de corned-beef, Fernando de Noronha, île minuscule au large du Brésil, Trinidad, Fort-de-France enfin. Puis, pour la seconde fois, Bernard fait naufrage.

Les Noirs de Saint-Vincent ont pillé l'épave de *Marie-Thérèse II*. Moitessier n'a pu récupérer que sa vieille cantine rouillée contenant ses richesses dérisoires. Il a donné son sextant et ses tables de navigation au patron de la goélette qui l'a embarqué pour Trinidad. Il lui a montré comment s'en servir pour se situer en latitude. Il se rend compte que, s'il reste aux Antilles, il ne sera jamais qu'un pauvre Blanc. Il lui faut rentrer en France : « Un pays pourri de fric, affirme Adolfo, un copain qui l'héberge. Si tu écris un bouquin, je te donne moins de cinq ans pour repartir avec un nouveau bateau. » Une idée qui laisse Moitessier sceptique : « Je n'avais nullement l'intention d'écrire un bouquin, pensant qu'il fallait être très doué pour le faire[6]. »

Une occasion de revenir en Europe s'offre, inespérée : embarqué sur un pétrolier norvégien, Bernard effectue d'abord plusieurs allers

et retours entre New York et Trinidad. Il bénéficie à bord de plusieurs chances : il est bien nourri. Il participe aux travaux, qui consistent, pour l'essentiel, à piquer la rouille, gratter et peindre : « J'apprends que les œuvres mortes d'un bateau en acier ne rouillent pas lorsqu'elles sont entretenues selon les méthodes éprouvées de la marine marchande : la barbouille, la barbouille, encore la barbouille. » Il conclut : « Je commence à entrevoir qu'un yacht en acier pourrait être entretenu par un chimpanzé bien dressé[7]. » Il complète ses connaissances en navigation astronomique : « L'officier en second et un jeune pilotin m'ont pris en sympathie et m'aident à pénétrer le secret des droites crépusculaires par les étoiles, les planètes et la lune[8]. » Lorsque le navire arrive à Hambourg, Bernard, avec quelques dizaines de dollars en poche, saute dans un train, cap sur la France.

Il n'a jamais vécu dans ce pays, si l'on excepte les six mois passés à se promener à vélo au lendemain de la guerre. Son pays, c'est l'Indochine. Son univers, ce sont les tropiques, le soleil, la mer. La chute est rude : « Trente-quatre ans et je repars à zéro, les mains vides, sans diplôme ni métier[9]. » Il cherche du travail, sans succès : en 1958 sévit une légère récession. Il constate : « Paris, le grand désert. Mansardes et sandwiches. » Mais il prouve une fois encore quelles ressources il possède :

« Brusquement, le trou de ciel bleu dans le nuage noir, l'ouverture miraculeuse, un emploi en veston et cravate : visiteur médical ! Laboratoires Midy ! Ils ont fermé les yeux sur mon curriculum vitae pas très catholique. La cigale passera au moins cet hiver-là sans crever de froid, avec quelque chose à manger. Et deux semaines plus tard, en essayant de placer un article dans le magazine *Le Yacht*, je tombe sur Jean-Michel Barrault[10]. »

Il est indispensable que je parle un peu ici de moi, non par forfanterie, mais pour éclairer la relation privilégiée que j'ai nouée avec Bernard et qui se prolongera pendant trente-six ans, jusqu'à sa disparition. Depuis l'enfance, je nourris une passion pour la voile. Ma femme Dany et moi venons d'acquérir, d'occasion, un voilier de 9,30 mètres. Nous pratiquons la croisière côtière avec la ferme intention de réaliser un jour notre rêve d'un tour du monde. Journaliste, je collabore au magazine hebdomadaire *Le Yacht.* Je me trouve dans les bureaux de la revue lorsque se présente un grand type efflanqué, pitoyable dans son costume froissé. Je suis immédiatement conquis par le personnage, par son existence de vagabond des mers. Je perçois aussi la détresse de l'homme qui se décrit lui-même comme « un chien perdu sans collier ». Je l'invite à venir à la maison, où il y aura toujours un couvert pour lui, à s'y sentir chez lui, en famille.

Je serai très ému de trouver, dans *Tamata et l'Alliance*, la page qu'il consacre à cette période de son existence :

« J'ai bénéficié de l'enseignement de maîtres et de guides très divers, qui se sont manifestés aux périodes clés de mon existence […]. Et je peux maintenant lever les yeux vers le ciel qui m'a fait connaître Jean-Michel. Il est journaliste et il me dit :

"Écris un bouquin.

— Tu rigoles ? Il faudrait que je sois au moins un peu écrivain. Et en plus, ce n'est pas avec deux naufrages sur les reins que je pourrais me permettre de faire un bouquin, ça serait un éclat de rire ! […]

— D'abord, il n'y a pas eu que tes naufrages. Écris comme tu racontes à Dany et à moi, ce sera du tonnerre. De toute manière, tu n'as pas d'autre choix. Tu ne t'imagines pas que c'est en traînant ta sacoche d'un toubib à l'autre que tu pourras t'offrir un bateau avant

dix ou quinze ans, non ? Raconte l'espace que tu as connu. Et si je vois que tu bosses vraiment, je pourrai peut-être te donner un coup de main. En frère."

Jusqu'à cette rencontre, j'évoluais dans une sorte de brouillard, essayant d'oublier les caresses du soleil et du vent des tropiques sur ma peau nue. Puis le "hasard" a placé Jean-Michel sur mon chemin. Il a mis sa main dans la mienne, m'a secoué, ouvert les yeux. Là, j'ai su que la vie était belle et je lui ai souri à nouveau [11]. »

Avec habileté, Bernard organise ses visites aux médecins pour se ménager du temps libre. Dès qu'il en a le loisir, il se réfugie dans les bistrots, noircit d'une écriture régulière les pages d'un cahier. Presque chaque jour, il vient nous montrer ce qu'il a rédigé. Son texte révèle quel formidable écrivain naturel se cache derrière le marin. C'est à peine si ma femme et moi lui fournissons quelques indications, lui conseillant de couper ici une description trop longue, là de développer une anecdote. À table, nos trois enfants, qui ont alors 6, 5 et 4 ans, écoutent, bouche bée, les fascinantes histoires contées par cet « oncle Bernard ».

En même temps, Moitessier a découvert la magie de l'écriture : « Jamais je n'aurais imaginé qu'écrire se révélerait transcendant à ce point [12] », révèle-t-il dans son dernier livre.

Dans sa collection « L'Aventure vécue », Flammarion publie alors la plupart des ouvrages écrits par les navigateurs, Le Toumelin, Annie Van de Wiele, Marcel Bardiaux. Bernard bénéficie à son tour d'un accord avec l'éditeur de la rue Racine. Le directeur littéraire est René d'Uckermann, l'homme chargé de revoir le manuscrit du nouvel auteur est Parisot. Les rapports entre le marin et l'éditeur ne sont pas toujours sereins. Moitessier se plaint auprès de M. Flammarion :

> Monsieur d'Uckermann me laisse entendre que mon texte devrait être réduit d'environ un tiers. Si cette… menace est mise à exécution, que restera-t-il de ce livre ? Un squelette ! […] À vouloir trop couper, nous risquerions de voir disparaître le côté humoristique et amusant, ainsi que l'ambiance de cette vie de clochard des ports. […] D'autre part, si nous sacrifions le côté technique de ce livre, il ne restera pas grand-chose pour le lecteur amateur de mer. […] J'espère, cher Monsieur, vous avoir convaincu, au moins dans une petite mesure, de l'importance qu'il y aurait à ne pas trop sabrer, et vous prie d'excuser mon impertinence à vouloir vous apprendre… votre métier !

Bernard, en m'adressant la copie de sa lettre, me demande d'intervenir de mon côté :

> Ne penses-tu pas qu'il serait bon que tu téléphones à Parisot pour lui faire remarquer que sa « suggestion » de supprimer ces passages diminuerait la qualité du bouquin ?

Éternelle querelle entre auteur et éditeur !

Entre-temps, Moitessier a gagné le Midi. Ses parents, après avoir quitté l'Indochine, ont fait construire une maison aux Lecques. Deshumeurs, lui aussi rapatrié, exploite une roseraie. Bernard exerce divers métiers plus ou moins rémunérateurs tandis que se poursuit, non sans aléas, la préparation d'*Un vagabond des mers du Sud.* La sortie du deuxième tome du récit de Marcel Bardiaux a différé la mise en vente du livre de Bernard, qui en arrive aux lettres recommandées.

Enfin, en février 1960, le livre paraît, et, comme tout jeune auteur, Bernard Moitessier caresse des yeux, dans les vitrines des libraires, la couverture en couleurs montrant sa chère jonque *Marie-Thérèse* quittant le golfe de Siam. Déjà l'obstiné marin naufragé se prend à rêver, si le livre se vend bien, d'une *Marie-Thérèse III.*

De *Maïté* à *Joshua*

Moitessier, qui parcourt le sud de la France pour démarcher les clients de ses activités successives, en profite pour rendre visite aux libraires et effectuer de fructueuses séances de signatures. Il a été invité à *Lectures pour tous*, la prestigieuse émission littéraire animée par Pierre Desgraupes et Pierre Dumayet. Il s'y est montré sympathique et convaincant. Le livre se vend bien, est apprécié de ses lecteurs, procure à Bernard de nouveaux et précieux amis. L'un d'eux lui écrit : « J'ai adoré votre bouquin. Je suis architecte naval amateur et, comme il vous faudra sûrement un nouveau bateau, je vous propose de le dessiner, bénévolement bien entendu. » Cet homme s'appelle Jean Knocker. Horticulteur dans le domaine du Marquenterre, il a conçu avec talent les plans de plusieurs voiliers, dont *Casarca*, le ketch en bois moulé de son gendre Pierre Jeanson, amateur de voile et aussi généreux que son beau-père ; dans sa société familiale, l'un de ses collaborateurs, Henri Brun, bricoleur génial, concevra un régulateur d'allure très astucieux qui sera commercialisé sous le nom d'Atoms, pour le plus grand plaisir de maints navigateurs. Bernard m'annonce le 25 avril 1960 : « J'ai écrit à Knocker qui m'a gentiment offert de dessiner le plan de *Maïté*. »

Débute alors une abondante correspondance entre l'architecte et le marin. Même si Bernard ne possède pas encore le financement de son futur voilier, Jean Knocker désire se mettre au travail. Le navigateur, lettre après lettre, lui expose les grandes lignes de ses conceptions :

> 22.3.1960
>
> Pour le moment, il n'est pas question de penser trop à *Maïté*, car faire construire coûte un prix effarant, et il me faudra être patient, patient, patient ! […] Mon seul but, dans l'immédiat, doit être de travailler dur. Après, on avisera. Mais, si vous voulez une idée générale, ce serait le genre Tahiti ketch. […] Tout cela fait partie du domaine des rêves, et il n'est pas impossible que je me laisse séduire par une coque de langoustier de Camaret.
>
> 19.4.1960
>
> La délicatesse avec laquelle vous m'offrez de parler ou de ne pas parler de mon futur bateau me touche. Dans un sens, mieux vaut en parler, quoique cela risque de ne pas nous mener loin pour le moment.

Bernard développe alors de façon détaillée plusieurs de ses idées et de ses doutes, l'intérêt et les inconvénients d'une dérive centrale, les qualités de l'arrière norvégien, qui « soulage mieux à la mer de l'arrière », le bois moulé, la construction métallique à laquelle il commence à songer : « Quelle solidité en comparaison du bois. » Dans une lettre de quatre pages datée du 19 mai, il écrit :

> Vous avez raison : puisque je dois avoir un bateau de toute manière, mieux vaut y penser dès maintenant et me préparer avec vos avis.

Il en fixe les caractéristiques générales :
Longueur hors tout : 9,50 mètres
Largeur : 3,20 mètres
Tirant d'eau : 1,30 mètre
Gréement : ketch marconi
Arrière : norvégien très renflé au niveau de la flottaison.

Il admet la facilité de construction en bois moulé tout en célébrant les qualités de l'acier, insiste sur le confort intérieur :

> La solidité d'une construction acier, ou fer, est énorme, comparée à celle d'une construction en bois. […] Ce serait l'idéal en ce qui me concerne : une coque en fer, que j'achèterais nue. Il me resterait à l'aménager moi-même, petit à petit, en faisant tout de mes mains. Du point de vue logeabilité […] il y aurait aussi l'idée d'une cabine arrière… si un jour j'ai des gosses. […] Cher ami, vous voyez où nous allons ! Nulle part pour le moment… Dessiner ensemble *Maïté* ? À quoi bon pour le moment.

Prudent, il déclare à son architecte, dans une lettre du 21 mai :

> Démarrage de la construction : probablement pas avant un an.

Quatre jours plus tard, il nous écrit :

> Maintenant, ma décision est prise : je construirai moi-même, à Marseille, et en bois moulé afin d'avoir un bateau parfaitement étanche, absolument rigide, facile à construire et qu'il me sera possible de revêtir de trois couches de polyester renforcé par de la toile de verre.

Dans les lettres à Knocker, qui se succèdent à un rythme soutenu, on devine que Bernard, quoi qu'il en dise, bout d'excitation, comme s'il apercevait au loin le bout du tunnel et qu'il se mettait à courir :

> Marseille, 2.6.1960
>
> Merci pour votre lettre. Ça sent déjà la mer et les îles ! Mais avant que vous preniez le crayon… il faudra déjà rectifier les chiffres (je suis bourré de remords) :
> Longueur : 10,50 mètres
> Largeur : 3,20 à 3,30 mètres
> Tirant d'eau : 1,30 à 1,35 mètre
> Hauteur sous barrots de cabine : 1,80 à 1,85 mètre. [Cette dernière caractéristique est soulignée d'un double trait en rouge.]

Bernard envisage l'installation d'un petit moteur même si, comme il l'indique, il a toujours navigué à la voile pure. Et son impatience croît : il a pris contact avec un chantier méditerranéen, Gaubert, spécialiste du bois moulé, et espère maintenant commencer à construire dès l'automne. Il dessine des ébauches qu'il soumet à

l'architecte, énonce ses idées, les plus importantes écrites en rouge. Déjà, il songe à de longues évasions :

> Couchettes : Vous n'avez pas idée de l'importance d'avoir de grandes couchettes fixes et un plancher étroit pour ce genre de navigation. C'est incroyable ce qu'on peut gagner comme volume facilement utilisable avec un plancher étroit sur le plan mais parfaitement utilisable. […] Mieux vaut nous en tenir à la simplicité maximum si je veux reprendre un jour la mer !

Il souhaite « un grand réservoir métallique ou en polyester pour la conservation au sec d'une importante réserve de riz, de lentilles et de pois cassés. Cela n'a l'air de rien, mais quand on emmène avec soi sa maison pour des années, c'est rudement important de pouvoir, dans un coup de chance, charger à bloc à bon marché. À Sainte-Hélène, Henry et moi avons dû abandonner (par manque de place) l'idée d'acheter à bas prix dix autres bidons de 20 litres de lait en poudre que nous aurions échangés contre du corned-beef. »

Dans son infini besoin de mer, Bernard a sauté sur une occasion de participer à la Giraglia sur un plan Sergent de 11 mètres, « une belle balade malgré les grimaces de la Méditerranée et le fait que régater en Méditerranée correspond à jouer au poker ». Entre-temps, il a reçu les projets dessinés par Jean Knocker, peu à peu modifiés dans le détail selon ses vœux :

> Marseille, 15.9.1960
>
> Je vous retourne les exemplaires du plan : il est très beau et je n'ai pu résister au plaisir de le montrer à l'architecte Mauric dont j'ai fait la connaissance. Mauric estime que c'est l'un des meilleurs plans de Norvégien qu'il a vus. […] Je serai à Paris début octobre pour le Salon nautique. Après le Salon, j'aimerais pouvoir être employé par Jouët comme ouvrier dans son chantier pour me faire la main sur le bois moulé pendant un mois. Après le stage chez Jouët, pourrez-vous m'héberger chez vous pendant une ou deux semaines si je puis être de quelque utilité pour le plan du bateau ? De plus, je pourrai aider vos ouvriers agricoles à gratter la terre ou à rouler des brouettes d'engrais, cela m'aiderait à conserver ma forme physique tout en me décongestionnant le cerveau.

Le séjour chez Knocker n'aura pas lieu, car Bernard doit regagner de toute urgence le Midi pour « prendre une place qui, si tout marche bien, a des chances d'être en or ! ». Il s'agit de vendre aux garagistes des bidons contenant une encaustique censée donner un superbe lustrage aux carrosseries. Comme l'avouera le démonstrateur improvisé, en frottant très fort sur une petite partie, on obtient un résultat spectaculaire, mais étendre le traitement à une voiture devient un tout autre travail. Il a surtout mis au point une tactique de démarchage : « Je jouais sur l'orgueil et la bêtise[1]. » Il commence, dans chaque ville, par démarcher le plus gros garagiste, vante son produit en prenant l'accent allemand, lui laisse un échantillon en cadeau. Il remplit un bordereau : « Remis un bidon à titre d'échantillon. » Il saisit alors un cachet du garage et donne un coup de tampon sur les deux exemplaires suivants, restés vierges, du carnet à souches. Il suffit ensuite d'établir une commande factice de quinze bidons, authentifiée par le cachet, et d'aller la montrer aux autres garagistes, qui, se voulant aussi bien outillés que leur important confrère, passent commande. Moitessier se démène, sillonne le sud de la France :

> Castelnaudary, 16.12.1960
>
> Le boulot marche rondement, je suis rodé et gonflé, mais c'est un fichu métier ! N'empêche qu'en un mois et demi, j'ai déjà payé la quille de trois tonnes.

À la fin de l'année, le 18 décembre, Moitessier, optimiste, nous annonce :

> J'espère avoir de quoi commencer le bateau en avril ou mai. Pour le moment, je cours les routes en auto, mais le fournisseur du bois a reçu son chèque (300 billets, rien que pour le bois tranché en 3 mm du bordé). Il fait froid sur les routes, mais la vision, au-dessus de la tête de chaque client, d'une petite parcelle du bateau, me réchauffe… […] Et maintenant, respectez une minute de silence et veuillez la boucler : je me marie dans quelques jours.

Françoise est une technicienne en encéphalogrammes. Ses parents et ceux de Bernard sont de très vieux amis : les deux pères étaient déjà ensemble au collège de Marseille. C'est tout naturellement que, lors de ses tournées dans le Midi, Bernard a rencontré la jeune femme. Dans son livre de souvenirs, *60 000 milles à la voile*, Françoise raconte : « Bernard partait, revenait, repartait, et nous nous retrouvions toujours avec joie. Mes enfants l'adoraient. » Deux années ont passé ainsi. Un poste stable, bien rémunéré, s'offre à Françoise. Elle s'apprête à l'accepter, à partir pour Bruxelles. Bernard s'y refuse, lui propose de l'épouser : « Nous rajouterons une cabine au bateau, un mariage à nos vies[2]. » Le 24 décembre 1960, ils se marient. Comment le navigateur a-t-il pu renoncer à son indépendance, lui qui, au dernier moment, avait rompu ses fiançailles en Indochine avec Marie-Thérèse, dont il était follement amoureux ? Françoise a été mariée très jeune, et sa première expérience a été un échec. Mère de trois enfants, elle a été obligée d'apprendre un métier pour survivre. Même si elle est séduite par ce poète ultrasensible qui lui ouvre toutes grandes les portes de l'aventure, elle n'ignore pas les aléas de son avenir si elle se lie à ce marin. Peut-être, comme beaucoup d'épouses de navigateurs avant elle, espère-t-elle assagir le vagabond ? Sans doute compte-t-elle jouer auprès de lui un rôle décisif : « Bernard est affectivement très compliqué. Il a besoin d'être rassuré. Son côté instinctif prime sur la raison, il est imprévisible[3]. »

À la veille du rendez-vous à la mairie, le doute s'installe, de part et d'autre. Bernard et Françoise discutent toute la nuit. À 6 heures, la décision est prise : c'est non. Puis, à 10 heures, Bernard extrait Françoise de la douche : c'est oui. Il faut y aller. Les amis attendent. Bernard est tombé amoureux : « Une petite femme tout à fait extraordinaire : en plus de ses solides qualités de femme idéale, ma

Françoise a su résoudre d'un seul coup toutes les questions familiales en suspens en m'apportant trois enfants nés d'un premier mariage[4]. »

Les trois enfants que Françoise apporte à Bernard ont l'âge des nôtres et, en nous annonçant son mariage, Bernard a précisé : « Elle a trois enfants, comme vous. » Le vagabond s'embourgeoise-t-il ? Il avoue : « Me voilà avec une famille au grand complet, c'est le bonheur parfait, les pantoufles, le coin du feu[5]… » Comme si un tel oiseau du large pouvait s'enfermer dans une cage, même douillette !

Le projet de bateau et les rêves de départ n'ont pas disparu malgré le mariage. La correspondance entre le marin et l'architecte est toujours aussi fournie et de plus en plus cordiale. Au début de 1961, les relations entre Bernard et Knocker sont devenues moins formelles : au « Cher monsieur » des lettres de 1960 succède maintenant le « Cher ami ». Bernard, malgré son passé de clochard des mers, n'a pas oublié l'éducation qu'il a reçue lorsqu'il écrit : « Veuillez transmettre mes respectueux hommages à Mme Knocker. » Il continue ses tournées fructueuses à Bordeaux, où les garagistes « ont eu la gentillesse de payer à *Maïté* la moitié des futures voiles en Dacron ». Il insiste sur la nécessité d'une cabine arrière, qui facilitera les locations qu'il envisage, même s'il reste lucide :

> Les locataires ont vite fait de s'apercevoir que les séjours au port (avec hôtel à proximité) sont infiniment plus agréables que la navigation hauturière. […] Mais avant tout, *Maïté* naviguera du côté des Antilles et du Pacifique la plupart du temps, avec à bord Françoise et moi, et comme gagne-pain une bonne caméra, du papier et une machine à écrire. C'est alors que la cabine arrière se montrera absolument nécessaire car je pourrai m'y isoler pour travailler (!) et pour penser (!) et aussi pour y prendre mes vacances conjugales.

Les échanges de lettres se poursuivent pendant les premiers mois de 1961, avec le plan de la quille en fonte, un début de construction

prévu à l'automne. La vente de bidons continue, aussi difficile que rentable. Soudain, tout est remis en question :

> Chauffailles, le 29.6.1961
>
> Cette lettre risque de vous décevoir après tout le mal que vous vous êtes donné pour mettre au point un très beau plan :
> 1. Je commence mon bateau en septembre.
> 2. Il sera en acier.
> 3. Il aura 12 mètres.
> 4. Il sera construit sur votre plan augmenté de 1/5.
> N'essayez pas de me sermonner car les jeux sont faits : le propriétaire d'une usine de pelles mécaniques qui aime les bateaux m'a écrit après avoir lu mon bouquin pour me demander d'entrer en contact au sujet de mon bateau. Nous avons réglé l'affaire de la manière suivante :
> 1. Je naviguerai avec lui en juillet-août et mettrai son bateau au point car il connaît peu de chose à la voile mais s'est néanmoins construit un très bon bateau en acier très bien construit par ses ouvriers dans son usine.
> 2. Il met mon bateau en chantier le 1er septembre et me fabrique la coque nue avec pont et roofs en fer pour le prix total de 700 000 francs, y compris la mise à l'eau à Lyon et les 90 kilomètres de route en camion jusqu'à Lyon. Il faudra néanmoins que je participe à la construction en tant qu'ouvrier avec deux ouvriers faisant partie de son usine. […] J'ai pris de sérieux renseignements : cet homme (M. Fricaud) est de parole. Il me donne cet énorme coup de main à la fois par sympathie, et aussi parce qu'il aimerait se mettre un jour à construire des bateaux en acier. […] Il faut que la coque soit terminée *en trois mois*.

Moitessier avait envisagé la construction en bois moulé pour la facilité de mise en œuvre tout en vantant la solidité de l'acier. Lors de son rapatriement sur le pétrolier norvégien, une baleinière avait été écrasée entre le navire et le quai : à l'aide de vérins, elle avait été réparée alors que, dans des circonstances similaires, une annexe en bois aurait été pulvérisée. Même si, pour ses futures croisières, il se promet d'être plus attentif que lors des précédentes, il ne faut pas exclure une fortune de mer à laquelle une coque métallique survivrait. Aussi est-ce avec enthousiasme qu'il accueille la proposition mirifique de Fricaud, qui lui offre de construire le

bateau pour le prix de la tôle. Il pourra aussi utiliser les connaissances acquises en travaillant dans une entreprise du Cap, comme il l'a raconté dans *Un vagabond des mers du Sud* : « Ayant remarqué mon penchant pour la soudure, Barlé me prit en main. Puisque la soudure m'intéressait, et qu'il la connaissait très bien, il s'était mis en tête de me l'apprendre à fond. »

Au moment où déjà Bernard voit en pensée naître le bateau de ses rêves, il prend une autre décision. Peut-être le moment est-il venu, maintenant qu'il est marié, de tourner la page de son amour de jeunesse. *Maïté* devient *Joshua*, en hommage au premier circumnavigateur solitaire.

En attendant de commencer la construction, Bernard a l'heureuse surprise de la visite, en France, de son vieux copain Henry Wakelam, qui projette de venir l'été suivant en France avec son *Wanda*. Comme Dany et moi prévoyons de mettre bientôt en chantier notre bateau de grande croisière, Bernard rêve : « Ce serait sympa de repartir à trois bateaux pour les Canaries, non ? »

À la fin du mois d'août, il nous prévient de son installation à Chauffailles :

> Départ demain pour le chantier où commencera aussitôt la construction de mon bateau. J'y travaillerai comme ouvrier avec une équipe de trois autres ouvriers, et n'ai pas besoin de préciser qu'il me faudra faire des heures supplémentaires dès le premier jour de la construction pour faire avancer celle-ci pendant que le vent est bon. Je marcherai d'emblée à la limite de mes possibilités physiques (couper, limer, souder) et intellectuelles (tracer chaque élément en transposant le plan bois moulé 10,5 mètres en plan fer 12 mètres).

Bernard insiste sur la robustesse du métal : comme notre projet est de faire construire en Hollande un ketch de 12 mètres à arrière norvégien, d'une conception assez similaire à celle de *Joshua*, mais qui serait en teck, il me suggère :

> Lance de ton cinquième étage ton classeur métallique et ton secrétaire en marqueterie et descends voir le résultat sur le trottoir avant que les flics arrivent. Tu seras convaincu de la supériorité de la construction en acier !

Entre-temps, chez Fricaud, le travail avance vite, comme s'en réjouit Moitessier :

> Je suis pompé par 60 heures de boulot par semaine. Notre enfant est absolument splendide. Il commence à parler… Voici deux mois et deux jours que c'est commencé. Le pont est placé, les hiloires des deux cabines et le cockpit central sont soudés.

Au début de 1962, la coque est achevée, mise à l'eau à Lyon. *Joshua* arrive à Marseille le 2 mars. C'est une coque nue, sans gréement, sans aménagements, sans moteur, sans voile, sans lest… et le premier embarquement de stagiaires en école de voile est prévu pour le 1er mai ! Moitessier se met au travail avec toute l'énergie qu'il est capable de déployer, accrue à la fois par l'urgence et par sa furieuse envie de prendre la mer. En même temps, il démontre que, lorsqu'on veut vraiment naviguer, il n'est pas indispensable d'attendre d'avoir les moyens de disposer de tout un équipement onéreux. L'astuce de Bernard s'est enrichie des enseignements qu'il a reçus auprès des pêcheurs du golfe de Siam.

Dès le 25 mars, il écrit à Jean Knocker :

> Le grand mât est terminé : poteau télégraphique de 17,50 mètres de long. C'est lourd mais je n'ai pas le choix pour cet été. *Idem* pour l'artimon. La cabine principale est presque terminée avec des placards comme s'il en pleuvait. Le poste avant est pratiquement terminé. Reste à terminer cuisine et table à cartes et à attaquer la cabine arrière. Il faudra que tout soit prêt le 15 avril pour les essais. Le moteur sera remplacé par quatre gros avirons.

Les copains donnent un coup de main, et, contribution formidable, Henry Wakelam arrive : avec *Wanda*, il a gagné l'Angleterre, épousé Ann, et rejoint maintenant en France son cher compagnon. Un ami de Moitessier lui a fait cadeau d'un petit moteur à essence de sept chevaux : en dix jours, sans monter le

bateau sur slip, ce génie de la mécanique qu'est Wakelam parvient à installer ce moteur, arbre et hélice compris. L'armement continue à son rythme endiablé. Henry prouve, comme à Durban et au Cap, son ingéniosité, qui ne lui interdit pas de fouiller dans les poubelles. Déjà, au Cap, il y avait découvert des cordages en Nylon à demi usés, jetés par les navires baleiniers. En récupérant les fibres encore bonnes, Henry et Bernard s'étaient fabriqué, sans bourse délier, des drisses, des écoutes et des amarres.

Françoise et Ann confectionnent sacs de couchage, rideaux, coussins. Bernard fait des épissures, prépare les drisses et les écoutes. Les haubans sont en câble galvanisé des PTT. Les voiles sont munies de bandes de ris. Pas de génois ? On s'en passe. Pas de tourmentin : une bande de ris dans le foc fait l'affaire. Pas de winches : un palan baptisé *Attila*, que l'on déplace au gré des besoins, les remplace. En deux mois et demi, une petite équipe est parvenue à transformer une coque nue en voilier prêt à appareiller, même si, çà et là, l'installation est du provisoire peut-être définitif. Comme le déclare Bernard : « Le principal, c'est qu'on est en train de tailler de la route au lieu de perdre notre temps à installer des trucs qui coûtent une fortune et dont on n'a pas besoin pour le moment[6]. »

Trois ans après le naufrage qui l'avait laissé désemparé sur un rocher des Antilles, Moitessier a écrit un livre à succès, s'est marié, s'est constitué une famille avec trois beaux enfants, se trouve à la barre d'un ketch en acier de 12 mètres, fruste sans doute, mais robuste. Devant son étrave s'ouvrent tous les océans du monde.

Le tour du monde comme voyage de noces

Tous les océans du monde s'ouvrent devant l'étrave de *Joshua*. Pas tout de suite. Même si Bernard a promis à Françoise le plus prodigieux des voyages de noces, les Antilles, le Pacifique, il faut d'abord approvisionner la caisse du bord. Au lieu des locations qu'il avait un moment envisagées, Moitessier décide d'embarquer des stagiaires en école de croisière. Entre Marseille, Toulon et la Corse, il dispense un enseignement qui s'éloigne des méthodes usuelles. Il n'a pas oublié ce que lui avait dit le père de Phuoc en lui rendant la boussole, cadeau magique et pernicieux : « Il faut de la lumière pour se servir la nuit de cette chose. Alors tes yeux deviennent aveugles [1]. »

Bernard recommande à ses équipiers d'oublier les instruments, de ne pas naviguer le regard fixé sur le compas, mais de repérer une étoile et de maintenir le cap sur elle. Il leur apprend à utiliser tous leurs sens, la caresse de la brise sur la peau, le mouvement du bateau dans les reins, la provenance et l'ampleur de la houle. La nuit, des chiffons noirs, dans les haubans, se révèlent les plus visibles dans l'obscurité et donnent la direction du vent. L'approche de la terre se devine à la senteur du maquis, à l'observation du vol

d'un oiseau. Toutes les manœuvres s'opèrent à la voile pure, et les stagiaires découvrent comment un voilier cule, trinquette et artimon à contre. L'école est aussi un échange : « Je peux moi aussi remercier mes équipiers, car l'enseignement du maître profite non seulement à ses disciples mais également au maître, chacun apportant des bribes de connaissances qui nourrissent le groupe entier[2]. » En même temps, Moitessier publie, dans la revue *Bateaux*, des articles dans lesquels il raconte et explicite ses méthodes et ses trucs, souvent originaux.

La saison s'achève : le skipper est épuisé, Françoise aussi, qui a cumulé son travail dans les cliniques et les hôpitaux et la gestion à terre de l'école de croisière. Avec l'hiver s'impose plus que jamais l'évocation du Pacifique avec son soleil et ses atolls aux eaux cristallines. Les conversations s'enrichissent au fil des soirées en compagnie d'Henry et Ann, qui ont renfloué une épave coulée à Port-Miou, avec les Merlot, connus jadis à Durban et qui viennent d'acquérir à Cannes un superbe voilier de 15 mètres.

Il reste encore, avant de partir, à résoudre le problème des enfants : Béatrice, l'aînée, 12 ans, Emmanuel et Hervé, 11 et 10 ans. C'est décidé : les garçons iront en pension, la sœur de Françoise se chargera de la fille. Françoise a le cœur gros et Bernard doit lui promettre qu'ils ne resteront pas trop longtemps éloignés des enfants. Les Merlot ont chanté les séductions de la mer Rouge. Françoise implore : « Dis, Bernard, on rentrera par la mer Rouge nous aussi, tu veux bien, n'est-ce pas ? Cela nous permettrait de retrouver plus vite nos enfants[3]. »

Après une seconde saison d'école de croisière qui a aussi apporté à Bernard son lot d'expériences, tout est paré. La mise au point de *Joshua* s'est améliorée. La caisse du bord est assez bien garnie. Françoise a organisé son absence et loué son appartement. Le jeune

ménage a même acheté un bout de terrain où, un jour, il pourra construire une maison. Déjà le vagabond entrevoit l'avenir avec des yeux nouveaux : « Courir la mer jusqu'à plus soif… mouiller l'ancre un moment quand je serai saoulé d'embruns… écrire un second bouquin suivi d'une ou deux saisons d'école de croisière […] et puis dans très longtemps, très longtemps, couvert de rides et bien conservé par le sel, couler paisibles mes vieux jours une bêche à la main dans un gentil petit potager, avec une cabane toute simple à côté, une cabane avec Françoise dedans [4]. » Programme enchanteur, avec l'arrière-pensée que *Joshua* serait toujours prêt à appareiller lorsque se ferait pressant l'appel du large. Le clochard des mers songe-t-il à s'enraciner, tout en atteignant cette « vitesse de libération » chère à Deshumeurs, celle qui vous envoie sur orbite et où « tu restes peinard à cette altitude où la vie ne pourra plus jamais te flinguer [5] » ?

En apparence, Moitessier a tout pour être heureux. Que lui manque-t-il pour accéder à une totale sérénité ? Quelle recherche de sagesse absolue poursuit-il ? Le Dragon reste-t-il tapi, à l'affût d'un mauvais coup ? On soupçonne une insatisfaction lorsqu'il écrit : « Je savais jusqu'au fond de mes tripes qu'il fallait dégager en vitesse, toutes les fibres de mon être assoiffé d'espace me le criaient […]. Mets les voiles… et le reste suivra. Retrouve tes tropiques bien-aimés, recentre-toi là-bas, loin du bruit, loin du fric, loin des histoires compliquées. […] Une fois au cœur de l'alizé, avec ta femme et ton bateau, tout deviendra évident [6]. »

Le 20 octobre 1963, *Joshua* quitte Marseille et, par sauts de puce, au gré des météos favorables, gagne Gibraltar puis Casablanca où il passe l'hiver. Les parents de Bernard ont quitté l'Indochine en 1947. Robert a rejoint au Maroc son frère André et a obtenu la concession

d’une marque allemande de pneumatiques. Ils habitent à Casablanca une agréable maison fleurie. C’est la dernière fois que Bernard verra son père, cet homme qui dissimulait sa tendresse sous de sévères exigences. Robert Moitessier mourra le 31 août 1964 alors que son fils aîné navigue de l’autre côté du monde. Après la disparition de son mari, Marthe quitte le Maroc et s’installe aux Lecques.

Pendant l’escale à Casablanca, Françoise trouve un remplacement. Les finances permettent de faire venir Béatrice et le bord s’enrichit d’une mascotte, une petite chienne nommée Youki. Les parents de Bernard proposent une balade en voiture pour visiter Safi, Marrakech. Au bout de vingt-quatre heures, Bernard est anxieux. Inquiet pour son bateau, pourtant bien amarré dans le port, il rentre en car retrouver *Joshua*, abandonnant ses parents et Françoise qui ont du mal à comprendre cette soudaine angoisse.

Au départ de Casa vers les Canaries, Bernard embarque deux équipiers, Loïck Fougeron, un vieil ami qui possède l’expérience d’une traversée de l’Atlantique et de multiples convoyages, et Claude Lafon, un dentiste qui souhaite améliorer ses connaissances en navigation hauturière et se révèle un compagnon doué et solide. Par un temps à grains, Moitessier préfère veiller toute la nuit. L’aube approche, Françoise apparaît, propose une cigarette, un café. Bernard apprécie : « Une perle, celle-là… une perle rare.[7] »

Aux Canaries, pour l’été, les deux garçons rejoignent leur sœur. À bord de *Joshua* mouillé devant l’immense plage immaculée de Fuerteventura, les enfants connaissent des vacances d’exception. Le bonheur !

En France, la récente victoire de Tabarly dans la Transat en solitaire de 1964 occupe la première page de tous les journaux, la couverture des hebdomadaires. De Las Palmas, Bernard m’écrit :

> Sois chic de m'envoyer les articles parus au sujet de cette course. […] Tâche de faire du battage pour la revanche des Anglais dans quatre ans afin que quelques bons bateaux français s'ajoutent à la course qui comptera probablement trente à quarante ships dont quelques-uns féroces armés par la reine d'Angleterre qui n'a pas dû avaler facilement la victoire de Tabarly. Si *Joshua* est rentré, je tâcherai d'en être mais Marin Marie a raison quand il dit qu'un bateau de 15 mètres n'est pas trop grand pour un solitaire car ce n'est pas la force physique qui importe le plus, c'est l'astuce. Si les Anglais pigent ça, on est probablement foutus.

À l'automne, tandis que les enfants regagnent leurs collèges, arrive à Las Palmas toute une flottille d'oiseaux du large, en route pour les tropiques : Pierre et Cathy Deshumeurs, Bluche, qui a déjà, avec *Chimère*, un tour du monde à son actif, Henry et Ann Wakelam, qui ont renfloué et réarmé une coque en acier de 17 mètres, un ancien baliseur mis au rebut et qu'ils ont baptisé *Pheb* en hommage aux Phares et Balises. On attend *Aventure* d'Alain Hervé. Soudain surgit un extraordinaire navigateur solitaire, Pierre Auboiroux, qui compense son inexpérience par une bonne humeur contagieuse et est l'illustration vivante de cet impératif résumé en un seul mot : partir !

Moitessier a longuement raconté et fort bien, dans *Cap Horn à la voile*, ses navigations heureuses en compagnie de Françoise. Dans la traversée de l'Atlantique, le ketch démontre ses qualités de vitesse, alignant des journées de 180 milles. Dans le chant du bateau, le marin entend une étrange et captivante musique : « Donne-moi du vent, je te donnerai des milles[8]. » Françoise est séduite par « un sillage de millions de diamants ». Son apprentissage se poursuit. Elle commence à savoir mener seule le bateau, régler les voiles, faire le point. « La pensée des enfants ne me quitte pas, avoue-t-elle, mais je ne suis pas triste[9]. »

Déjà, à peine le tour du monde commencé, se profile le dilemme imposé par la promesse faite à Françoise : ne pas rester trop longtemps éloignés des enfants. Si l'on veut profiter des îles, nouer

des amitiés avec les habitants, tout en respectant les saisons favorables afin d'échapper aux cyclones, le tour du monde prendra plusieurs années. Ou alors il faudra réduire les escales, n'effectuer que de brefs arrêts, et rentrer avec un goût amer d'aventure gâchée : « Si nous rentrons par l'ouest, comme prévu au départ, il faudra cravacher en permanence dans le Pacifique pour passer Torres avant la mauvaise saison et nous risquerons alors de haïr le Pacifique aussi fort que j'ai haï la mer des Antilles voilà huit ans [10]. »

Il y aurait une autre solution : faire venir Béatrice, Emmanuel et Hervé en Polynésie pour les prochaines grandes vacances, ou laisser le bateau à Papeete et revenir passer quelques mois en France avec eux. Hélas, le coût des billets d'avion serait incompatible avec les finances du ménage.

Il reste, peut-être, une troisième possibilité. Tandis que, à travers l'Atlantique, poussé par un bel alizé, chassant les poissons volants et escorté par les dauphins, le ketch rouge dévore les milles avec un bel appétit, Bernard songe, tourne et retourne un petit globe terrestre. Françoise le surprend à le regarder par en dessous. Elle s'inquiète : « Tu ne vas pas nous faire passer par là ? » Par là, c'est le Grand Sud, le cap Horn, la route des grands voiliers de jadis. Déjà, quelques yachts l'ont empruntée : Vito Dumas, le premier, en solitaire, l'Irlandais O'Brien, Marcel Bardiaux, d'est en ouest, l'Américain Robinson.

Arrivé en Martinique, *Joshua* ne fera qu'une brève escale, décide Bernard. Le but de la croisière n'est pas les Antilles, ce serait pour une autre fois. Le rêve de l'équipage se concentre sur les îles du Pacifique, les atolls, les lagons : « Juste un bon coup de brosse, deux couches de sous-marine, et nous reprendrons la route. Nous avons choisi le Pacifique depuis toujours, et nous rentrerons vite par la mer Rouge. Tout est clair maintenant [11]. » Pourtant, l'escale se

prolonge. D'abord pour célébrer Noël avec les copains arrivés les uns après les autres : « Henry est là, nous écrit Bernard, avec Bluche (*Chimère*), Blondeau, solitaire (*Aigle de mer*, diable à deux quilles) et un autre Français solitaire sur *Néovent*, sloop 7 à 8 mètres qui a mis cinquante-cinq jours des Canaries à la Martinique faute de gouvernail automatique (et à cause des calmes de cette année)… »

Les Deshumeurs ont préféré passer par Dakar. Moitessier s'inquiète de ne pas voir arriver *Aventure* d'Alain Hervé qui, il l'apprendra plus tard, n'a quitté les Canaries que le 4 janvier et a mis le cap sur la Barbade.

Le 24 décembre, une belle fête réunit les vagabonds des mers à bord de *Pheb*, le ketch des Wakelam. Mais, avoue Bernard, l'absence des enfants forme un vide. Et il laisse entrevoir une idée encore confuse, hasardée comme un ballon d'essai :

« Françoise, nous rentrerons vite… Nous pourrions même rentrer de Tahiti par le cap Horn.

— Tu plaisantes !

— Bien sûr [12]. »

Bluche parle des Smeeton, qu'il a rencontrés en Nouvelle-Zélande. Ces Britanniques, qui voulaient gagner rapidement l'Angleterre pour retrouver leur fille, avaient décidé de rentrer par le cap Horn. *Tzu Hang*, leur ketch, de la même dimension que *Joshua*, a sanci, chaviré par l'avant. Beryl, qui était à la barre, a été projetée par-dessus bord. La longe de son harnais a cassé comme une ficelle. Bien que blessée, cette femme dotée d'une rare énergie est parvenue à regagner son bateau démâté, roof défoncé, menaçant de sombrer. Ayant atteint le Chili sous gréement de fortune, *Tzu Hang* a effectué une seconde tentative, a de nouveau été roulé, démâté. Miles Smeeton a raconté leur quasi-naufrage dans un livre, *Once is Enough*. La tentation de revenir par le cap Horn hante

pourtant Moitessier, même s'il n'ose en reparler. Ce serait une route logique, permettant de revenir vite vers l'Europe tout en offrant le temps de flâner dans le Pacifique.

Moitessier aime à prolonger les escales, sans nécessité. Déjà, à Singapour, un départ trop tardif l'avait conduit à affronter la saison la moins favorable. À nouveau, en baie de Fort-de-France, le séjour s'éternise, sans raison. Un arrêt de deux mois, sans avoir rien vu des Antilles. Ce n'est que le 14 février que *Joshua* quitte la Martinique, cap sur Panamá, une traversée menée tambour battant par brise fraîche, 1 224 milles en 7 jours et 14 heures. Françoise, elle aussi, affirme Bernard, a entendu le bateau murmurer : « Donnez-moi du vent, je vous donnerai des milles… » Le passage du canal se déroule sans problème. Et maintenant ? « Si nous voulions rentrer par Torres, il nous faudrait cravacher en permanence. […] Mais si l'on regarde un globe terrestre, on s'aperçoit que la distance est la même en rentrant par le cap Horn avec cette grande différence : on peut se retrouver à la maison en quatre ou cinq mois [13]. »

Bernard fait mine d'hésiter. Mais déjà sa décision est prise. Un copain lui a prêté *Once is Enough.* Il a étudié les causes des chavirements de *Tzu Hang*, enregistré les conseils donnés par Smeeton. Il sait qu'il bénéficie de l'expérience communiquée par ses prédécesseurs. Au service hydrographique de Panamá il a obtenu, en cadeau, les cartes de la Terre de Feu. Il déclare à Françoise : « J'ai déjà perdu deux bateaux, je ne veux pas perdre celui-là. Nous ramènerons *Joshua* par la route que je jugerai la plus sûre, la plus logique. Sur *Joshua*, je suis d'abord le skipper [14]. »

Françoise a peur : « Plus je me documentais, plus la route logique me semblait être celle qui passe à dix mille mètres au-dessus de la mer à bord d'un confortable jet d'Air France [15]. » Bernard propose de lui offrir un billet d'avion. Avec courage, elle refuse :

« Tu as décidé de doubler le cap Horn, alors avec ou sans moi, tu le doubleras. Nous sommes partis de France ensemble et nous y reviendrons ensemble, quelle que soit la route choisie [16]. »

Peut-être la décision de Moitessier est-elle influencée par un étrange souvenir. Juste après la parution d'*Un vagabond des mers du Sud*, alors que la construction d'un nouveau voilier appartenait encore au domaine des rêves lointains, Deshumeurs avait recommandé à Bernard de rendre visite à une voyante installée à Antibes. Consulter les diseuses de bonne aventure n'est pourtant guère le genre de Deshumeurs, encore moins celui de Bernard. Ce n'est que plusieurs mois plus tard que le navigateur, se trouvant dans la ville et ayant un après-midi à perdre, a gravi l'escalier de la tireuse de cartes. « Je suis vêtu comme n'importe quel représentant de commerce, mes mains n'ont pas lové un cordage depuis fort longtemps », précise le marin. La femme bat ses tarots, étale le jeu, s'y reprend à trois fois : « Elle reste longtemps immobile, comme fascinée. Alors elle se met à parler. Là, ça sort à jet continu, de l'eau… de l'eau… beaucoup d'eau [17]… » C'est aussi ce que, dans l'Atlantique et dans la mer des Caraïbes, chantait la carène de *Joshua*.

Pour doubler le cap Horn à la bonne saison, pendant l'été austral, il suffira de quitter Tahiti en novembre pour être de retour en Europe dès Pâques 1966. Ce qui laisse plusieurs mois pour jouir des merveilleuses escales que promettent les îles du Pacifique.

La traversée de Panamá aux Galápagos a longtemps été la hantise des capitaines, au temps des grands voiliers de jadis : calmes, courants erratiques, brumes de beau temps cachant les îles qui, visibles un soir, avaient disparu le lendemain. Ces apparents mystères avaient valu aux Galápagos d'être surnommées l'« archipel

enchanté ». Comme cela arrive parfois, *Joshua*, exploitant un vent régulier, effectue la traversée d'un millier de milles en seulement neuf jours. Bernard et Françoise profitent d'une autre chance : moyennant 30 dollars, le consul d'Équateur à Panamá leur a délivré un visa les autorisant à visiter les Galápagos. Désormais, ce privilège n'est plus accordé aux yachts, qui ne peuvent rester que quelques jours dans les mouillages de Wreck Bay et d'Academy Bay et doivent, pour connaître les autres îles, emprunter un bateau-promenade ou prendre un guide à leur bord.

L'équipage de *Joshua* peut jeter l'ancre dans le plus captivant des mouillages. Au nord de l'île de Barrington s'ouvre un petit lagon aux eaux claires. Le décor est grandiose et austère, entre l'île, inhabitée, sèche, rocailleuse, hérissée de cactus géants entre lesquels somnolent les iguanes, et un îlot rocheux prolongé par une chaussée qui complète une protection parfaite. Au fond de l'anse, sur deux plages de sable blanc paressent des centaines de phoques. En 1981, d'une façon clandestine, nous avons osé effectuer dans ce décor une escale inoubliable mais vite interrompue par les autorités avec injonction de quitter immédiatement l'archipel, assortie d'une menace d'amende et de prison. Bernard et Françoise, eux, paressent six semaines dans ce monde « que la crainte a épargné », jouant dans l'eau avec les petits phoques, pêchant des raies énormes, capturant les tortues pour se nourrir, fabriquant des conserves, menant des travaux de peinture sur les œuvres mortes et surtout, jouissant de la vie dans ce mouillage désert, dans cette île proche des origines de l'univers.

Lorsqu'il quitte les Galápagos s'offre à *Joshua* la plus belle des traversées : 3 000 milles dans les alizés, sans un écueil, sans risque de mauvais temps. Le ketch est en parfait état. En profitant d'une grande marée, le bateau a été mis au sec dans une anfractuosité

d'Academy Bay. La carène a été brossée et revêtue de peinture antifouling. Par jolie brise, près de la moitié du chemin est couverte en neuf jours, avec des traites de 187 et 192 milles par 24 heures. Le skipper aime s'installer sur le balcon, s'enivrer du ronronnement de l'étrave qui continue son ensorcelante chanson : « Je te donnerai des milles, des milliers de milles. » Les angoisses qui assaillaient Moitessier avant le départ de Marseille se sont, semble-t-il, muées en sérénité dans le calme de Barrington, dans la joie de naviguer : « Je me sens tout à fait en paix avec moi-même, avec ma Françoise, avec mon bateau [18]. » Bernard en est désormais certain : en décidant de revenir par le cap Horn, il adopte le meilleur choix : « Tout sera justifié, avec en outre la plus exaltante navigation dont puisse rêver un marin, […] la plus belle pour un bateau comme *Joshua* courant au bas ris sur la route des grands voiliers d'autrefois [19]. »

Les escales dans les îles Marquises comblent, et au-delà, tous les rêves de Pacifique de Françoise et Bernard. À Hiva Oa, ils viennent chaque soir s'asseoir auprès d'un couple de Marquisiens, aident à râper le coprah, à battre le café. Bernard retrouve un peu le monde de son enfance : « Mon Indochine natale renaît devant ce grand manguier [20]. » La baie d'Hanavave, à Fatu Hiva, est, pour eux comme pour tous ceux qui y ont conduit leur voilier, un éblouissement : « Ni Françoise ni moi n'avons jamais contemplé un décor qui réunisse de façon aussi compacte tous les éléments de la beauté totale [21]. » Ils participent à la vie des habitants, fêtent avec eux le 14 Juillet, Bernard dispute et gagne le concours de natation.

En même temps, dans chacun des mouillages, à l'aurore et au crépuscule, Bernard sort son sextant, s'exerce aux points d'étoiles, découvre la méthode « les deux yeux ouverts » et la bonne façon de poser l'astre sur l'horizon. L'observation n'est praticable que pendant une dizaine de minutes, chaque matin et chaque soir,

lorsque les planètes, les étoiles et l'horizon sont à la fois visibles. Au large, l'exercice est malaisé, du pont d'un petit voilier, par mer formée. Pourtant, à cette époque où le GPS est loin d'être inventé, seul un bon point d'étoiles garantit un atterrissage correct sur les atolls des Tuamotu. Le nombre de naufrages qui s'y sont produits explique que ces îles aient été qualifiées d'« archipel dangereux ».

Anneaux coralliens visibles à seulement quelques milles, les Tuamotu, parcourus de forts courants, dépourvus de tout balisage, sont un cauchemar pour le navigateur. Le Toumelin, malgré la présence à bord d'un équipier, a préféré ne pas courir le risque de s'y arrêter. Dans le récit de son tour du monde, évoquant l'atoll d'Ahé, dont la passe est l'une des plus faciles de l'archipel, il écrit : « En arrivant devant la passe, je fus presque tenté d'entrer dans le lagon […] mais j'avais décidé de rallier Tahiti directement. » Alain Gerbault avait témoigné de moins de prudence : « Les courants sont dangereux et incertains, les cartes souvent inexactes. Toutes ces difficultés m'intéressaient fort. » Lorsque *Firecrest* approche de l'atoll de Raroia, Gerbault est séduit par « la transparence bleutée de l'air, l'extrême délicatesse des tons que prenait le ciel au-dessus des eaux du lagon ». Pour franchir la passe, Gerbault s'y engage avec un fort courant portant qui entraîne le cotre au point de le faire pivoter, hors de tout contrôle.

Bernard a, lui aussi, décidé de connaître la splendeur féerique des lagons. Le vagabond quittant l'Indochine à bord de sa jonque et se fiant à son instinct faute de moyens de navigation précis a bien évolué. Pour lui et son robuste ketch en acier, plus question d'improvisation et d'approximation. Bernard est maintenant propriétaire d'un navire riche de toutes les promesses d'océans, il est marié, chargé de famille. Il s'est pourvu des plus solides

connaissances en navigation astronomique, a multiplié les exercices et les points d'étoiles. Il est désormais capable de situer la position de son bateau avec une précision inférieure à un mille.

Il a préparé avec le plus grand soin la traversée de 420 milles jusqu'à Takaroa qu'il a choisi de visiter. La passe n'y est pas la plus aisée. Le chenal est d'abord rectiligne entre les deux franges de corail. Devant le village, à bâbord, un quai peut accueillir les bateaux de passage. Mais, dans le fort courant et le ressac, il n'est tentant d'y aborder que par très beau temps. La progression mène ensuite à ce qui peut paraître un cul-de-sac. Bernard a été encouragé dans son choix par la description de la passe trouvée dans le récit de Bluche, *Le Voyage de La Chimère* : « Tout est facile jusqu'au bout, à l'endroit où elle est coudée de 90 degrés sur la gauche. Le courant y est alors violent et fait un gros remous. »

À l'étale de basse mer, *Joshua* capeye devant la passe : « Elle s'ouvre comme un entonnoir dans le récif, avec le quai sur la gauche, puis elle continue, presque rectiligne (peut-être trois cents mètres) comme une saignée verte tranchant sur le marron des récifs à fleur d'eau [22]. » Tout est paré. Pourtant, Moitessier hésite : « Cette passe agit comme un aimant, il faut entrer tout de suite en profitant de l'étale… ou bien s'en arracher vite pour aller bouchonner au large. » L'entrée, scabreuse, est franchie au prix d'une manœuvre impeccable : « Les passes à la voile pure… Cette lumière autour du bateau… cette formidable décharge électrique qui vous prend au ventre et vous conduit sans vous lâcher jusqu'au débouché du lagon vert et bleu avec cette sensation d'effleurer la perfection formelle. C'est ce que j'ai connu de plus beau depuis que je navigue [23]. »

Parvenu dans le calme du lagon, *Joshua* mouille dans un abri parfait. Poissons, oursins, langoustes, et surtout la splendeur des fonds coralliens : « Nous pourrions rester un an ici, sans nous

ennuyer[24]. » Bernard se souviendra du bonheur qu'il a connu en Polynésie lorsque, tournant le dos à l'Europe, il décidera : « Je continue vers les îles du Pacifique… »

Cap Horn

Le 18 août 1965, *Joshua* mouille dans le port de Papeete. Pendant plus de trois mois, Bernard et Françoise préparent le ketch pour les mers du Grand Sud. Bernard nous l'a annoncé en nous demandant la discrétion. Dans une lettre datée du 5 septembre, il nous vante les charmes des Galápagos, des Marquises, de Takaroa :

> Absolument sensas, des oursins gros comme des petits cocos, avec des piquants gros comme des crayons… Avec dix tu as fait ton repas. Attrapé aussi quelques langoustes. […] Nous repartons vers la France par la route la plus courte, par l'est, en profitant de l'été austral. Françoise n'est pas très chaude pour se payer le cap Horn. […] En attendant, je travaille à réviser le gréement, doubler les drisses de toutes les voiles… Espérons que l'été ne sera pas trop pourri dans le Sud.

Bernard a-t-il confié à Françoise les visions de la cartomancienne qui, en transe, voyait « de l'eau, beaucoup d'eau » ? La pythonisse avait aussi affirmé qu'il n'y avait pas la mort dans ce bouillonnement liquide, ni le malheur. En réponse à nos inquiétudes, Bernard cherche à nous rassurer :

> Ne vous en faites pas trop pour notre prochaine étape. Ayant lu *Once is Enough*, je fignole *Joshua* et lui fabrique une ancre flottante grand modèle avec émerillons, sans parler du soin apporté aux préparatifs et au gréement renforcé de tous les bords. […] Quant à passer par Magellan, il n'en est pas question, car l'atterrissage sur l'entrée poserait un gros problème par mauvaise visibilité et ciel bouché empêchant de faire le

point. Mieux vaut nous faire branler un peu au large plutôt que d'atterrir au pifomètre sur Magellan. Pour la navigation astro, je suis archi paré.

Des bastaques ont été ajoutées pour compenser l'effort de l'étai de trinquette par mauvais temps, les chandeliers ont été rehaussés, le balcon englobant le bout-dehors renforcé. Une amélioration qui se révélera décisive est l'installation d'un poste de pilotage intérieur : une simple bassine achetée au bazar du coin a été soudée sur le capot de descente. Percée de cinq petits hublots rectangulaires munis de Plexiglas, cette coupole permet de barrer de l'intérieur, assis sur un siège, grâce à une roue installée sur la cloison arrière. Moitessier a interrogé Robinson, qui a effectué le tour du monde par le cap Horn à bord du *Svap*, une goélette de 70 tonnes. La tempête qu'il évoque est terrifiante, le voilier partant en surf pendant une centaine de mètres, bout-dehors sous l'eau. Essayant, dans l'épilogue de son livre *Once is Enough*, de tirer les enseignements de son chavirement, Miles Smeeton écrit : « Il ne fait aucun doute que d'autres yachts tenteront le passage. Certains réussiront, et d'autres échoueront, comme nous. Ce n'est pas une traversée que l'on puisse entreprendre à la légère, quelles que soient les qualités du bateau. […] Il existe, dans les latitudes australes élevées, des conditions de vent et de mer auxquelles un yacht peut s'estimer heureux de survivre, quoi qu'il fasse, s'il les rencontre. » Réfléchissant aux tactiques à utiliser en cas de très mauvais temps, il estime qu'il faut placer le bateau l'arrière à la lame et le freiner au maximum. Il conclut : « La réponse semble être, si l'on est forcé de se mettre en fuite dans ces conditions, de remorquer des aussières assez longues pour produire une traînée vraiment efficace [1]. »

Suivant ces conseils, Bernard embarque tous les moyens de ralentir le bateau, en fuite à sec de toile : un filet servant à hisser les marchandises depuis la cale des cargos devient une ancre flottante.

Cinq traînards sont prévus : trois d'entre eux sont lestés chacun de deux gueuses de 20 kilos, un autre remorquera l'ancre flottante, le dernier est un Nylon de 100 mètres. Tous ont été lovés dans la cabine arrière, prêts à être largués. Françoise a approvisionné le bateau en vivres pour six mois, en partie entreposés dans des coffres étanches. Grâce à la marine nationale, le ketch a été hissé sur le quai et caréné. Moitessier se réjouit : aucune trace d'électrolyse sur la carène. Il renchérit, le 21 octobre :

> Ne vous inquiétez pas, nous serons très prudents. Je pense avoir fait le maximum pour que le ciel nous aide : pas arrêté de bosser comme un nègre pour que *Joshua* se présente là-bas digne de celui dont il porte le prénom. […]
> Escales prévues : peut-être Sainte-Hélène, peut-être les Açores, mais j'aimerais visiter Buenos Aires et Rio.

À cette époque, Jacques Arthaud m'avait demandé de diriger avec lui, dans sa maison d'édition, une collection de livres de mer, et j'avais suggéré à Bernard d'y publier son prochain ouvrage :

> S'il est un jour écrit, on verra pour l'éditeur. Merci de ta proposition, on en reparlera peut-être.

En attendant la période la plus favorable pour partir de la Polynésie et aborder les quarantièmes et les cinquantièmes pendant l'été austral, l'équipage de *Joshua* quitte Papeete afin de trouver le calme et le repos à Moorea, la jolie petite sœur de Tahiti. Dans la baie de Cook, pendant une dizaine de jours, amarré à un ponton, *Joshua* reçoit les derniers soins, placards sur les voiles aux endroits de portage, suppression de l'hélice, ultime nettoyage de la coque, en plongée. Enfin, le 23 novembre, le temps est beau, et, sous une petite brise, *Joshua* glisse hors de la baie de Cook puis met le cap au sud.

Les semaines, les mois se succèdent, sans information. Notre impatience croît. Bernard avait parlé d'escales au Chili en cas de malheur, à Buenos Aires, Rio, Sainte-Hélène. Dans la lettre qu'il nous avait envoyée juste avant son départ, il écrivait : « Notre première escale sera peut-être l'île de l'Ascension, car la route normale n'en passe pas loin. » Nous comptons les milles, tentons d'imaginer la progression du ketch. Un mois : il devrait approcher du cap Horn. Deux mois : il aurait dû arriver à Buenos Aires. Trois mois : nous recevrions des nouvelles s'il s'était arrêté à l'île de l'Ascension.

Au début d'avril, une lourde enveloppe nous parvient d'Alicante : le 29 mars 1966, *Joshua* a mouillé dans le port espagnol, plus de quatre mois après le départ de Moorea. Bernard nous raconte, en détail, cette traversée sans escale, la plus longue qui ait jamais été réussie par un yacht. Il évoque la tempête, « un coup de vent de fin du monde ». Pendant six jours, l'ouragan assaille le bateau, provoquant des vagues énormes, « rouleaux de 150 à 200 mètres de longueur brisant sans interruption pendant 200 à 300 mètres ». Moitessier met à l'eau tous les traînards préparés à Tahiti. Malgré ces freins, *Joshua* est à deux doigts de sancir. Comment faisait Vito Dumas ? Cet Argentin a réussi, en 1942-1943, un tour du monde en solitaire par les trois caps, à bord de *Legh II*, ketch à arrière norvégien de 9,45 mètres, sans subir d'accident semblable à celui qui a roulé, démâté *Tzu Hang*, enfoncé sa cabine. Jean Merrien évoque cette navigation exceptionnelle dans son livre *Les Navigateurs solitaires.* À la demande de Bernard, qui, sous la coupole, guette les vagues, Françoise trouve l'ouvrage, y lit le passage qui dévoile le secret de Vito Dumas : garder toute sa vitesse pour échapper à la fureur de la mer. Aussitôt, Bernard confie la barre à Françoise, s'amarre, bondit sur le pont. Il est hors de

question qu'il remonte les aussières lestées chacune de 40 kilos de fonte, ni le lourd filet. Il les tranche, d'un coup de son Opinel affûté comme un rasoir. Tout de suite, raconte-t-il, le bateau, comme libéré, devient méconnaissable. Il retrouve sa maniabilité, prenant les vagues de trois quarts arrière à la faveur d'un habile coup de barre. Pendant six jours et six nuits, Bernard pendant les premières vingt-six heures, puis Françoise lorsque la tempête a un peu diminué, se relaient au poste de pilotage intérieur. « Françoise : splendide », apprécie son mari qui tresse des couronnes à sa coéquipière qui « s'est révélée une barreuse d'élite[2] ». Françoise affirme : « Entre nous existait une immense complicité, une confiance à toute épreuve[3]. »

Dans la nuit du 10 au 11 janvier, après quarante-neuf jours de mer, *Joshua* double le cap Horn, bien au large, par coup de vent modéré, sans que l'équipage voie une autre terre que la silhouette bleutée de Diego Ramirez. Le lendemain, dans la soirée, un calme s'installe, bienvenu, miraculeux. Bernard et Françoise, enfin, peuvent évacuer toute la fatigue accumulée, dormir vraiment, et, pour la première fois depuis Tahiti, font l'amour. La remontée de l'Atlantique n'est plus qu'une formalité, même s'il faut cravacher pour arriver avant la date des vacances de Pâques. Et enfin, l'entrée dans un port, et la longue missive qui nous rassure.

Moitessier envoie une copie de son récit à l'architecte de *Joshua.* Les relations entre le navigateur et Knocker, « mon oncle par adoption », sont devenues de plus en plus confiantes et affectueuses. Les lettres de Bernard commencent désormais par « Cher Oncle Jean ». Jean Knocker m'écrit :

> Le 10/4/1966
>
> […] Ne pensez-vous pas que l'on pourrait lui suggérer de faire une conférence à Pleyel sur son voyage ? […] Cela lui permettrait de mettre de l'argent dans la caisse et nous donnerait l'occasion de le revoir. Son expérience de tempête dans le Pacifique est une

situation unique dont peu de gens sont revenus. Je lui ai conseillé d'attendre qu'on lui en donne un bon prix. Vous pourriez peut-être négocier la chose.

La revue *Neptune nautisme* désire publier le texte de Moitessier, qui, financièrement démuni après dix-huit mois d'absence, souhaite, et on ne peut lui donner tort, que la rémunération soit à la hauteur de l'exploit :

Alicante, le 13 avril 1966

[…] Question fric, c'est un peu délicat, car tu comprends bien que je suis une putain de songer à laisser tomber provisoirement *Bateaux* à qui je n'ai rien à reprocher, sinon d'avoir probablement le portefeuille moins bien garni que *Neptune*, mais aussi de n'avoir pas le format qui convient pour ce genre d'article avec photos et cartes. Malgré tout, ce ne serait pas très chic de ma part, alors, putain pour putain, il faut que ça paye.

Les rapports ambigus de Moitessier avec l'argent s'expliquent lorsqu'on se souvient qu'il a longtemps vécu avec la faim au ventre, quêtant un vrai repas, trop heureux s'il pouvait agrémenter de nuoc-mâm sa gamelle de riz. Au retour de son périple, la caisse du bord est vide. Il a besoin d'argent pour lui, pour Françoise et ses enfants, pour l'entretien du bateau. En même temps, il a conscience que la navigation qu'il vient d'accomplir est exceptionnelle, et que le récit qu'il en propose mérite une rétribution adéquate. Il est partagé entre un respect pour les professionnels qui font bien leur travail, éditeurs de livres ou de magazines, et une méfiance, voire du mépris, à l'égard de capitalistes qui pourraient être tentés d'exploiter un saltimbanque de la mer.

Une rémunération décente est obtenue, et le récit est publié dans le numéro de juin 1966 de la revue *Neptune nautisme*, avec une couverture de Jean-Olivier Héron, et sous la forme d'une « lettre à un ami » débutant ainsi :

« Cher vieux,

Nous voici à Alicante, première escale après 126 jours de mer et 14 216 milles depuis Tahiti. Pas d'avaries, pas d'accidents. Comme prévu, nous en avons bavé. »

La fatigue et un vent contraire ont incité l'équipage à s'arrêter à Alicante. Françoise a sauté dans le premier train, gagné Marseille, retrouvé ses enfants à temps pour les vacances de Pâques. Bernard a tenu sa promesse : son épouse n'est pas restée éloignée trop longtemps de ses enfants. À la joie de revoir les siens se mêle pour Françoise, après la longue traversée, la difficulté de renouer avec une vie de « terrien » : « La peur, la peur du bruit, des autres, des voitures, des villes, la peur irraisonnée de parler à un inconnu, de traverser une rue, […] Je ressens l'envie terrible de repartir vivre sur l'eau [4]. »

À Alicante, Bernard s'attaque à son livre. Ses lettres se succèdent :

> 24 avril
>
> Ne nous envoie pas la télé, on est si tranquilles ici, nous ferons les putains à la sortie du bouquin, ça servira au moins à quelque chose.
>
> 26 mai
>
> J'ai presque vidé un petit encrier en un mois. Mais ça reste dur de ne pas faire bâiller le lecteur, ce voyage est trop long, manque d'escales et de *beach combers*.
> Éditeur : tu es gentil d'avoir jeté un coup d'œil chez Arthaud et de les avoir sondés sur leurs conditions éventuelles et aussi de m'offrir de m'y piloter. Mais pour le moment, il n'y a qu'une chose qui compte : je dois terminer mon bouquin proprement, sans le bâcler. C'est extrêmement dur, sans rien de comparable avec le premier qui pissait d'un jet continu.
>
> 31 mai
>
> Je serai à Paris d'ici peu et ça me fera un rude plaisir de vous revoir. Je t'amènerai les 150 à 180 pages griffonnées et tu me diras ton avis en copain et sans t'occuper de savoir si tu fais partie ou non de la maison Arthaud […] car pour l'éditeur, c'est beaucoup trop tôt.

Par une coïncidence heureuse, le premier ouvrage publié par Arthaud dans la nouvelle collection « Mer » est, sous le titre *Une fois suffit…*, le livre de Miles Smeeton. Bernard donne son accord pour paraître dans cette collection. Mais, en août, il n'est pas question d'écrire une ligne : Françoise et ses enfants sont venus passer l'été à bord de *Joshua*. Par petites étapes, ensemble, ils regagnent la France.

Au mois de septembre, Bernard et Françoise mouillent le bateau à Bandol. Ils y ont loué une vieille maison de campagne dans les pins, près de la mer. La maman de Bernard, Mamette, est toute proche, aux Lecques. À terre, l'auteur reprend avec énergie son travail d'écriture. Il jouit de plus d'espace qu'à bord, dispose d'un jardin. Nous échangeons les chapitres rédigés et mes observations. Jacques Arthaud, de son côté, envoie ses réflexions à Bernard qui me confie ses doutes :

> 6 septembre 1966
>
> Le passage Tahiti-Alicante, dans sa forme actuelle, est long, ennuyeux et illisible. J'ai fait une grosse connerie en tenant un journal de bord, et j'en ai fait une deuxième en le développant pendant trois mois de boulot à Alicante. Je suis maintenant ficelé par ce journal de bord dont, je le crains, il me sera impossible de me dépêtrer si quelqu'un d'autre ne l'élague pas. Peux-tu t'en charger ?

Le Salon nautique, qui a lieu en janvier, serait le moment idéal pour la sortie du livre, accompagnée de la présentation de *Joshua*, amené par camion jusqu'au parvis de la Défense. Bernard semble décidé à réussir à achever son texte dans ce court délai :

> 5.11.1966
>
> Si on cravache comme des dingues, on fera forcément du moins bon boulot, et on n'a pas le droit : c'était un beau voyage, ça mérite un bon bouquin. Si on arrive à sortir pour le Salon sans esquinter le bouquin, je suis d'accord bien sûr. Mais quant à faire venir *Joshua* à Paris, ce serait un très gros tralala (démâter, convoi spécial, etc.), pour moi donc beaucoup d'énergie en moins pour le bouquin.

L’éditeur, pour d’évidentes raisons commerciales, insiste pour que l’ouvrage paraisse pour le Salon nautique. Jacques Arthaud écrit à Bernard :

> 7 décembre 1966
>
> Je crois qu’il est souhaitable que votre livre sorte à cette période. […] Il est nécessaire que le plus grand nombre possible de gens aient connaissance de votre très belle navigation. Il est donc nécessaire d’organiser la plus grande publicité possible. Le cadre du Salon nautique est certainement le meilleur support. Les remises de prix et l’exposition de votre bateau permettraient de centrer la plupart des articles de la presse. […] Un mois environ pour fabriquer un livre est un délai horriblement court, surtout si l’on tient compte des fêtes de fin d’année. Mais sachez que nous ferons tous l’impossible pour réaliser cet ouvrage dans les délais voulus.

L’auteur répond, par retour du courrier :

> 8.12.1966
>
> Je suis prêt à faire tous les efforts possibles à condition de ne pas risquer d’esquinter le texte par une hâte excessive. Par contre, je ne pourrai me résoudre à envoyer mon bateau au Salon. […] Je pense qu’il serait préférable que je monte à Paris pour m’unir à l’équipe sans vous faire perdre un temps précieux en correspondance. Je vous promets de faire tout mon possible mais il reste une condition *sine qua non* : que je sois satisfait du texte avant de vous donner mon bon à tirer. Ce bouquin mérite d’être bon et je tiens à ne pas le saboter.

Les rapports entre Bernard Moitessier et Jacques Arthaud seront vite empreints d’amitié. Benjamin Arthaud, fondateur des éditions créées à Grenoble, en a confié la direction à son fils Jacques. Celui-ci est un sportif, grand skieur, propriétaire d’un voilier avec lequel il effectue des croisières avec sa femme Anne-Marie et ses trois enfants, Florence, Jean-Marie et Hubert. Lorsque, en 1964, Tabarly a gagné la Transat en solitaire, Jacques Arthaud a sauté dans le premier avion et a persuadé le vainqueur de confier son récit aux éditions Arthaud. Lui-même a publié un livre après avoir passé un été parmi les rennes avec les Lapons. Entre Bernard et Jacques, les relations resteront confiantes et généreuses de part et d’autre en

dépit des contraintes contradictoires de la création et des affaires, et Moitessier sera toujours accueilli avec affection par Jacques, Anne-Marie et leurs enfants dans le joli petit hôtel situé rue de la Tour au milieu d'un agréable jardin. La vocation maritime de Jean-Marie et Florence a sans aucun doute été enrichie par leur fréquentation de Bernard.

Cap Horn à la voile, tiré à vingt mille exemplaires, paraît le 7 janvier 1967, juste à temps pour le Salon de la navigation de plaisance. J'ai rédigé une préface afin de rappeler les précédentes navigations de l'auteur. Une partie de l'ouvrage reproduit l'article paru dans *Neptune*. Dans une intéressante annexe, Jean Knocker expose les options choisies lors de la conception de *Joshua*. Pendant le Salon, l'Union des plaisanciers français tient traditionnellement son assemblée générale. J'ai créé, quatre ans plus tôt, cette association de pratiquants de la croisière qui, les années précédentes, a reçu le commandant Louis Lacroix, Éric Tabarly, Jacques-Yves Le Toumelin, etc. Le nouveau cap-hornier accepte de venir raconter à ses adhérents sa formidable traversée.

Jusqu'alors, Moitessier avait donné, à travers *Un vagabond des mers du Sud*, l'image d'un navigateur sympathique mais plutôt malchanceux. L'évocation de ses aventures, en compagnie de son copain Wakelam, faisait surtout penser à deux « pieds nickelés » ingénieux, rigolos, aux méthodes pas toujours recommandables. Soudain, le personnage de Bernard prend une tout autre dimension : celle d'un marin exceptionnel, fier de lui : « Je viens de réussir le coup de ma vie. Un demi-tour du monde sans escale par le cap Horn ! […] Je n'en ai pas la tête enflée pour autant. […] Mais là, mon petit père, tu as tiré le gros lot[5]. » Pendant le Salon nautique, Bernard et Françoise Moitessier reçoivent le « Neptune d'or ». Le Cruising Club of America décerne à Bernard Moitessier la Blue

Water Medal, la plus prestigieuse distinction du yachting américain, les Britanniques lui attribuent leur plus belle récompense, la Wren Medal. Les revues des États-Unis publient des articles relatant son exploit. La « lettre à un ami » a paru en Allemagne dans la revue *Die Yacht*. Moitessier peut se réjouir, affirmer : « Tu as la baraka. Regarde bien : c'est ta vitesse de libération [6] ! »

Des propositions parviennent, farfelues ou mirifiques. François Spoerry, l'architecte créateur de Port-Grimaud, offre à Bernard une maison et un bout de quai à la seule condition que son prochain départ se fasse du nouveau village. Évoquant l'année 1967, Françoise affirme : « Cette année fut très heureuse [7]. »

L'euphorie ? La griserie des honneurs et de la célébrité ? Sans doute pas. Françoise l'observe : « Je me demande si Bernard aimait vraiment cela ou s'il était seulement flatté et très sensible à certaines des attentions qui lui étaient portées. […] Il devenait instable, colérique, impulsif et ne rêvait en fait que de naviguer, de repartir [8]. » Soudain, le bonheur s'effondre. Pourquoi ? Moitessier tente de l'expliquer dans *Tamata et l'Alliance*. L'incitation de l'éditeur à terminer *Cap Horn à la voile* à temps pour le Salon de la navigation de plaisance a abouti selon lui à bâcler les trois derniers chapitres, à reproduire simplement le journal de bord : « J'ai travaillé trop vite… pas assez longtemps. L'une des clés du bouquin, la seconde partie du sillage de retour, ce chant sacré du lointain, ce message reçu de là-haut, je ne l'avais pas rendu dans ces pages essentielles du livre. Ainsi, j'avais produit un faux [9]. »

Septembre 1967. Après les mois d'été et l'école de croisière, la succession des équipiers, les traversées successives, l'excitation de Bernard à communiquer sa joie de naviguer et sa complicité avec la mer, l'automne vient : « Je me suis retrouvé face à moi-même. Je ne pouvais plus me regarder dans une glace sans avoir envie de me

cracher à la figure. Aux devantures des libraires, ce bouquin était comme un doigt pointé sur mon âme et qui disait : “Traître… tu es un traître… tu as trahi !” [10] »

Bernard a perdu ce qu’il appellera l’« Alliance », son accord intime avec lui-même et avec l’univers. Il a honte. Il juge qu’en écrivant à la hâte les derniers chapitres de son livre, il a gâché la signification profonde de son osmose avec les forces grandioses, la beauté sublime des hautes latitudes. « Seul à connaître mon crime, je ne pouvais le confesser à personne, même Françoise n’aurait pas compris de quoi je parlais [11]. »

De toute évidence, il souffre d’un profond état dépressif. Le livre a servi de catalyseur. Dans son exigence de perfection et de vérité, son auteur éprouve le sentiment qu’il n’a pas rempli, avec *Cap Horn à la voile*, le contrat moral qu’il exige de lui-même. S’y ajoute un souci dont, déjà, un an plus tôt, il me faisait part :

> 31.11.1966
>
> C’est fou ce que je suis crevé en ce moment, je t’avoue être un peu inquiet par mon état nerveux.

Pendant plusieurs mois, Bernard ne m’écrit pas, comme s’il voulait rester seul face à ses angoisses, à son épuisement moral.

Une immense fatigue s’est accumulée pendant toutes les années menées à un rythme trop soutenu : la construction et l’armement de *Joshua*, les stages d’école de croisière s’enchaînant sans interruption, le retour par le cap Horn, la tempête, les quatre mois de mer, et enfin l’écriture du livre sous la contrainte d’un délai trop bref. Il n’est pas impossible non plus que les liens de Bernard avec Françoise ne connaissent plus la même harmonie. Peut-être, consciemment ou inconsciemment, le navigateur regrette-t-il d’avoir interrompu ses vagabondages pour satisfaire à la promesse faite à son épouse de retrouver vite ses enfants, même si le respect de son

engagement a abouti à l'extraordinaire réussite d'une navigation exceptionnelle.

Il avoue, dans *Tamata et l'Alliance* : « Octobre fut effroyable. Enfermé dans une solitude absolue, aspiré par l'immense vide en moi, j'ai glissé dans le gouffre. » Le Dragon rôde. Moitessier est saisi par un vertige, il est au bord de la folie. Le fantôme de son frère Françou le hante, avec, à son exemple, la tentation du suicide.

Le grand défi

Après chacun de ses naufrages, lorsqu'il s'est trouvé nu, désargenté, désespéré, Bernard Moitessier a démontré son extraordinaire capacité à surmonter ses échecs, à construire un nouveau bateau, à repartir avec une énergie intacte. Va-t-il, en cet automne 1967, vaincre la dépression qui le ronge, échapper à la tragique tentation de se supprimer ?

Le navigateur britannique Francis Chichester vient de réussir une formidable performance. Cet homme de 66 ans, vainqueur de la première course transatlantique en solitaire, a quitté Plymouth à la fin du mois d'août 1966, seul à bord de *Gipsy Moth IV*, un ketch de 16,50 mètres. Le 12 décembre, il entre à Sydney, après avoir parcouru 14 000 milles en cent sept jours. Il en repart le 29 janvier et arrive à Plymouth, 15 517 milles et cent dix-neuf jours plus tard, ayant réussi le tour du monde par les trois caps avec une seule escale. Anobli par la reine, il est devenu sir Francis.

Le dernier exploit qui reste désormais à accomplir est le tour du monde en solitaire sans aucune escale. La difficulté est énorme. Aux dures conditions des mers australes, aux risques d'avaries, voiles déchirées, démâtage, voie d'eau, s'ajoute l'obligation de tenir la mer sans interruption pendant huit à dix mois. Le marin devra surmonter

la solitude, la fatigue, l'inconfort, la monotonie d'une alimentation peu variée qui peut inciter à négliger de se nourrir. Une tension permanente conduirait un navigateur moralement fragile à tous les extrêmes, jusqu'à, peut-être, la folie.

Soudain, alors que Moitessier se sent en plein désarroi, « un flash d'une intensité fulgurante » l'éblouit : « Puisque j'avais trahi en bâclant mon bouquin, je n'avais qu'à en écrire un autre […] pour effacer la malédiction qui pesait sur mon âme[1]. » Ce nouveau livre, il l'inscrirait d'abord sur les océans. Ce serait la plus lumineuse façon de se laver du remords qui s'est emparé de son esprit. Le tour du monde en solitaire et sans escale, par les trois caps, est sans aucun doute cet immense sillage qui a subjugué la cartomancienne qui ne savait que répéter : « Je vois de l'eau… de l'eau… beaucoup d'eau. » Tahiti-Alicante n'était qu'un prologue, une sorte de répétition générale.

Le marin retrouve d'un seul coup toute son énergie. L'hiver et le printemps sont occupés à préparer *Joshua* pour le grand voyage. Les quatre mois sans escale, de la Polynésie à l'Espagne, ont révélé les imperfections qui limitaient les performances du ketch. Bernard a déploré n'avoir pas possédé des voiles plus petites, très solides, qui, même par vent fort, auraient fourni à son bateau une vitesse supérieure. Avec du Tergal offert par Ferrari, l'industriel que le baron Bich a encouragé à fabriquer du tissu à voile pour ses bateaux, Loiseau taille pour *Joshua* des voiles renforcées, de toutes tailles, les plus grandes munies de trois bandes de ris. Des échelons, vissés sur les mâts, facilitent leur ascension. Un nouveau balcon est installé, englobant le bout-dehors. Les haubans en câbles des PTT sont remplacés par un gréement dormant en Inox. Surtout, l'ardent promoteur du palan découvre les avantages du winch. Goïot lui a offert quatre winches d'écoute et deux petits winches qui, placés sur

la bôme, facilitent les prises de ris. Auparavant, avoue Bernard, la difficulté de border une écoute, l'obligation de déplacer le palan Attila, conduisaient à naviguer parfois avec un foc mal réglé, à différer un virement de bord. De même, les efforts liés à une prise de ris aboutissaient à retarder le renvoi de la toile ou une réduction de grand-voile. Maintenant, grâce aux winches, aux voiles aisées à réduire, *Joshua* portera toujours la voilure la mieux adaptée, la mieux réglée, alignera les milles avec allégresse sans épuiser son capitaine.

La préparation comprend un allègement du bateau. On imagine mal tout le matériel, parfois inutile, qui encombre et alourdit un voilier de grande croisière. « Nous avions deux youyous démontés, dont l'un était mort et l'autre bon à jeter, sans parler d'un invraisemblable fatras de menues et grosses bricoles accumulées depuis des années[2]. » Trois cents kilos sont débarqués à Toulon, vieux foc pourri, cartes inutiles, bouquins.

Au début de l'année 1968, mes vœux de bonne année ont pris une intensité particulière à laquelle Moitessier n'a pas été insensible :

> 8 janvier,
>
> Ta lettre m'a beaucoup touché. Je la conserverai précieusement, je crois qu'elle m'aidera dans les moments difficiles du voyage, quand je serai seul pour me démerder tout en pensant qu'il y a des copains à terre que j'aimerais revoir et à qui ça ferait plaisir de me revoir.

Tout paraît réglé. Ou presque. Au début du mois d'avril, Bernard passe une semaine à Paris. Il apporte une trentaine de feuillets : il a réécrit les derniers chapitres de *Cap Horn à la voile* et demande à Jacques Arthaud de remplacer par cette nouvelle version, dans les tirages futurs, les pages qui lui font honte. À la veille d'appareiller pour les mers australes, il confie à son éditeur une sorte de

testament. Il n'oublie pas qu'il laisse derrière lui sa femme Françoise. Il a longuement discuté les clauses de son contrat. Il me l'écrit dans une de ses lettres dont la présentation est, comme toujours, originale : la première page est rédigée dans le sens habituel, le verso dans le sens de la largeur :

> 10.3.1968
>
> Mes difficultés avec Jacques viennent avant tout du fait que ce problème touche à l'immatériel, alors que tout semble porter à croire qu'il s'agit seulement d'une question de bifteck à défendre, c'est quelque chose d'autre, impalpable et sacré, dont j'aurai besoin pendant ce voyage…

L'accord est bientôt conclu avec les éditions Arthaud : pendant les dix mois que durera l'absence du marin, Arthaud servira une rente à Françoise, prélevée sur l'à-valoir du livre que Moitessier écrira après le tour du monde.

Durant cette très active semaine, Moitessier s'enhardit jusqu'à effectuer une visite au ministère de la Jeunesse et des Sports, obtient un carénage gratuit à l'arsenal de Toulon, des vivres, du matériel, des vêtements chauds de la marine nationale. Beaulieu lui prête une caméra 16 millimètres, Bernard achète un stock de films couleur. Une partie de l'argent dont il dispose servira à acheter un an de vivres. Au retour de Paris, buvant un café dans le bistrot du port, face à la belle coque rouge de son ketch, le navigateur se sent prêt pour une aventure qui soldera toutes ses dettes : « Un sentiment de plénitude dilate ma poitrine. Je connais de longue date ces moments privilégiés où la vie court à gros bouillons et parle en mots très simples. Elle me confirme que tout est clair sur l'arrière, tout est clair devant [3]. »

À la même époque, un Anglais, Bill King, prépare lui aussi une circumnavigation sans escale. D'autres marins ambitieux ont

entendu parler de ces projets. Pour tenter d'être le premier à réussir cet exploit, John Ridgway, qui a traversé l'Atlantique à l'aviron en compagnie d'un autre parachutiste, Chay Blyth, décide d'avancer d'un an son départ. Deux journalistes d'un hebdomadaire britannique, le *Sunday Times*, Murray Sayle et Ron Hall, sont animés par une autre préoccupation : Bill King est parrainé par le *Sunday Express*, Ridgway par *People*, tous deux concurrents du *Sunday Times*. Comment leur damer le pion ? Sayle et Hall cogitent, aboutissent à cette idée : leur journal organisera une course entre ces candidats à la première circumnavigation sans escale. Après mûre réflexion, ils conçoivent un règlement très souple pour tenir compte de l'esprit d'indépendance et de la susceptibilité des éventuels concurrents : il suffira que ceux-ci partent d'un port de Grande-Bretagne entre le 1er juin et le 31 octobre et y reviennent après avoir viré les trois caps. Seules conditions, draconiennes : aucune escale, aucune assistance, aucun contact physique. Deux récompenses sont proposées : le Golden Globe, un globe en or, pour le premier à regagner son port de départ après avoir réussi l'exploit, une somme de 5 000 livres sterling pour le plus rapide, avec possibilité de cumuler les deux prix. Les journalistes souhaitent naturellement que Bernard Moitessier participe à leur course : sa traversée Tahiti-Alicante le désigne comme le plus sérieux candidat. Murray Sayle est envoyé à Toulon pour présenter au Français un règlement dont les séduisantes perspectives financières ne manqueront pas de l'enthousiasmer.

« *Are you* Bernard *?* »

L'homme qui aborde le navigateur au moment où, en pleine euphorie, il savoure, face à son bateau, son café crème du matin, explique qu'il est journaliste dans un hebdomadaire britannique, le

Sunday Times, qui organise une course autour du monde en solitaire et sans escale et souhaite que le Français y participe. Murray Sayle est persuadé que Moitessier va bondir de joie à la perspective de remporter le Globe d'or, de rafler les 5 000 livres promises.

Bernard reste coi, comme assommé. Enfin, il explose : « Cette idée du *Sunday Times* me donne envie de vomir. » Il est indigné. En quelques mots, son visiteur a détruit la belle sérénité, les certitudes que, non sans mal, il a reconstruites. Transformer en course son suprême défi serait toucher au sacré. Les mers australes, leur exigeante et grandiose beauté, les trois caps qui en marquent les bornes ne sont pas un vulgaire terrain pour jeux du cirque. En faire un affrontement entre adversaires serait ôter toute sa pureté à cette quête d'absolu. Il clame sa colère dans la revue *Bateaux* : « Je désapprouve la compétition pour un tel voyage où l'homme devrait rester face à lui-même sans esprit de lutte contre les autres. L'esprit de compétition risquerait de faire perdre de vue l'essentiel : cette course au bout de soi-même, cette recherche d'une vérité profonde avec pour seuls témoins la mer, le vent, le bateau, l'infiniment grand et l'infiniment petit. »

Outre l'espèce de viol que serait la transformation de cette grandiose aventure en une bagarre entre concurrents, existe une différence technique essentielle : il n'y a guère de rapport entre mener une très longue navigation à son propre rythme et participer à une compétition qui exige d'être plus rapide que ses adversaires, avec une inévitable prise de risques.

Moitessier a tourné le dos au journaliste anglais sidéré. Une semaine plus tard, avec une douce obstination, Murray Sayle revient à la charge, insiste, met en lumière les souplesses d'un règlement qui laisse toute liberté de date et de port de départ. En Angleterre, on ne

parle que de cette course. Une dizaine de bateaux se préparent à y participer.

Depuis huit jours, Bernard tourne et retourne dans sa tête l'idée du *Sunday Times*. À la stupéfaction du journaliste, il lui annonce : « Je quitterai Toulon le plus tôt possible pour Plymouth, d'où je partirai. »

Pourquoi cette volte-face ? Moitessier s'en explique à son interlocuteur : « Nous serons bien peu à l'arrivée. Peut-être même n'y aura-t-il personne. Mais imaginons que les dieux m'accordent le retour, et en supplément d'être à la fois le plus rapide et le premier rentré. Eh bien, j'empocherai le chèque sans dire merci, puis je bazarderai froidement le Golden Globe aux enchères. Ainsi serait proclamé publiquement le peu d'estime que m'inspire l'initiative de votre journal [4]. »

Il avance aussi un motif pratique : la navigation de Toulon à Plymouth, les traversées du golfe du Lion, du golfe de Gascogne, de la Manche, constitueront le plus sévère des bancs d'essai. Un navigateur et son bateau ne sont jamais tout à fait prêts, surtout pour un voyage de cette ampleur. En affrontant les houles de l'Atlantique, le délicat atterrissage sur l'entrée de la Manche, Moitessier affinera les ultimes détails de sa préparation.

Reste enfin que l'attrait de 5 000 livres ne laisse pas Bernard indifférent : il a dépensé pour l'armement de *Joshua* la majeure partie de l'à-valoir obtenu de son éditeur. Sa position illustre ici encore ses relations avec l'argent : il en a besoin ; il n'est pas très fier des contorsions auxquelles il se contraint pour l'obtenir ; par voie de conséquence, il n'a que mépris pour ceux qui l'y obligent. Pourtant, entre Murray Sayle et Moitessier s'établit une relation cordiale : les deux hommes se sont exprimés. Ils ont compris leurs motivations respectives. Maintenant, ils se respectent. Leurs

rapports, pacifiés, se poursuivent en dînant dans un bistrot du port, autour d'une moque de café dans le carré de *Joshua*. Moitessier explique avec fermeté : « J'ai décidé de partir d'Angleterre parce que cela me convient. Chacun fera la course qu'il voudra. Moi, je ferai ma course selon mes propres critères[5]. »

Soudain, l'impatience le saisit : « J'ai un boulot fou, passionnant, m'écrit-il. *Joshua* est devenu un très beau bateau, très supérieur à ce qu'il était autrefois. Ça me démange de naviguer. J'entre en carénage le 13 mai, je sors en principe le 27 du bassin. J'ai envie de foutre le camp le plus tôt possible pour un galop d'essai jusqu'en Angleterre où je trouverai un milieu marin sympa, et du matériel, et le temps de voir venir. »

Bernard a repoussé, toute séduisante qu'elle ait été, la proposition de François Spoerry, le promoteur de Port-Grimaud : il préserve sa liberté.

Lorsqu'il quitte Toulon pour Plymouth, Françoise l'accompagne ainsi que Michel, un solide équipier. Françoise profite de la traversée pour filmer. Elle impressionne cent bobines de Bernard effectuant toutes sortes de manœuvres. Ces prises de vues serviront pour les films qu'elle réalisera, *Bateau et capitaine*, *La Mer* et *Océans.*

À Plymouth, *Joshua* s'amarre à couple de *Captain Browne.* Son vieux copain Loïck Fougeron, qu'il avait naguère embarqué de Casablanca aux Canaries, s'est lui aussi engagé dans le Golden Globe. *Captain Browne* est un cotre en acier de 9,50 mètres, dessiné par Louis Van de Wiele. Après avoir accompli un tour du monde, Louis et Annie Van de Wiele avaient fait construire ce bateau pour effectuer une croisière d'un an aux Antilles. Fougeron l'a ensuite racheté.

Le Mill's Bay Dock de Plymouth est un bassin à flot à demi désaffecté. Le décor n'est guère séduisant : les ferrailles constituent le principal fret des cargos qui le fréquentent. Mais l'endroit est calme, et le stationnement à quai, à proximité de fournisseurs, d'ateliers, de chantiers, est idéal pour préparer une longue croisière. Nigel Tetley a lui aussi choisi le bassin de Plymouth pour y armer *Victress*. Tetley est un officier de marine de 44 ans, commandant dans la Royal Navy. Il vit avec sa femme à bord de son bateau, un trimaran en contreplaqué de 12 mètres. Il n'était qu'à quelques mois de la retraite lorsque la course autour du monde a été annoncée. Il a décidé d'y participer. Des liens d'amitié se nouent tout de suite entre Nigel et Bernard, les navigateurs s'entraident, dînent souvent ensemble. Bill King, le premier concurrent à s'être déclaré, met au point son voilier à l'arsenal de Plymouth, et les contacts avec lui sont plus espacés.

Bernard ne rencontrera pas les autres candidats au trophée offert par le *Sunday Times*, les Britanniques John Ridgway et Chay Blyth, tous deux sur des monocoques de série en polyester de 10 mètres, Donald Crowhurst, un ingénieur électronicien de 36 ans, sur un trimaran de 12 mètres, Robin Knox-Johnston, un capitaine de la marine marchande, enfin un engagé de dernière heure, un Italien, Alex Carrozzo, à bord d'un monocoque de 20 mètres en bois moulé. Knox-Johnston, robuste et équilibré, a 29 ans lorsqu'il prend le départ. Faute d'avoir trouvé le financement pour faire construire le voilier dont il rêvait, il a armé son propre ketch de 10 mètres, *Suhaili*. Pur produit de l'orgueil britannique, ce marin de métier n'admet pas que l'honneur de réussir le premier tour du monde sans escale puisse échapper à un fils d'Albion. Il sait que son voilier est moins rapide que *Joshua*. Aussi décide-t-il de partir le plus tôt possible. Il s'élance de Falmouth dès le 14 juin. John Ridgway a

hissé les voiles encore plus tôt, le 2 juin. Mais, au moment où Moitessier arrive en Angleterre, ce lieutenant de parachutistes a déjà abandonné, le 16 juillet, et mis le cap sur Recife, au Brésil ; le pont de son bateau, mal adapté à ce genre de navigation, se soulève. Chay Blyth, parti le 8 juin, s'est lui-même disqualifié : le 15 août, à Tristan da Cunha, il a demandé à être ravitaillé en essence pour son groupe électrogène par le *Gillian Gaggins*, bâtiment qui, trois fois par an, approvisionne l'île. Il a amarré son *Dytiscus III* à l'arrière du cargo, est monté à bord pour un whisky, une douche chaude. Les mécaniciens ont réparé son groupe électrogène. Toutes ces assistances extérieures sont interdites par le règlement. Blyth a continué, hors course, puis a abandonné, après le bris de son régulateur d'allure.

Tandis que leurs premiers adversaires sont déjà en mer, avec des fortunes diverses, à Plymouth, Bernard et Loïck ne chôment pas. Dany et moi revenons d'une croisière en Norvège et passons avec notre bateau à Plymouth pour leur dire au revoir. Bernard vient dîner sur notre ketch, *Corsen*. Il y remarque les lignes de vie qui, de chaque côté du pont, courent de l'avant à l'arrière afin que, pour manœuvrer par mauvais temps, on puisse crocher le mousqueton d'un harnais sur ces filins métalliques. C'est un dispositif dont il avait déjà parlé avec Bill King et qu'il installe immédiatement. Sur les deux voiliers français, les skippers dressent et cochent des listes interminables. Leur souci est double : ne rien oublier de ce qui leur sera indispensable tout en éliminant tout poids inutile. L'expérience a appris à Bernard que la légèreté est l'une des clés à la fois de la vitesse et de la sécurité. Il traque ce dont il peut se passer, le pèse. Une tonne de matériel est ainsi débarquée : guindeau, moteur, quatre ancres, 400 kilos de chaîne, youyou, cartes, livres, instructions nautiques inutiles pour ce parcours, anodes de réserve,

peinture, filins. Tout est stocké dans un abri où il pourra être récupéré au retour. La navigatrice Nicole van de Kerchove est venue donner un coup de main à son ami Loïck Fougeron. Françoise apporte son aide aux ultimes préparatifs, à l'approvisionnement en vivres frais. Elle effectue, en voiture, neuf allers et retours Bandol-Plymouth. Mais elle sent bien qu'elle joue les utilités : « Il ne me voyait plus, son esprit était déjà au large [6]. »

Les journalistes du *Sunday Times* ont fait cadeau aux navigateurs d'un appareil photo étanche avec déclencheur à distance et de nombreuses pellicules, assortis des conseils du photographe de l'hebdomadaire. Ils ont même cherché à convaincre Bernard d'embarquer un poste radio émetteur grâce auquel, deux fois par semaine, il pourrait communiquer de ses nouvelles. Moitessier s'est refusé à mettre à bord ce matériel lourd, encombrant, et surtout contraignant. En outre, il ne dispose pas de l'énergie indispensable pour alimenter un tel émetteur sur son bateau éclairé par des lampes à pétrole. Pour envoyer un message, dit-il avec un bon rire, rien ne vaut son lance-pierres, léger, précis, efficace. Il a toutefois acheté un petit magnétophone qui facilitera l'enregistrement de la météo captée par son poste récepteur.

Tout est prêt, sauf le temps, exécrable. Pluie. Vent d'ouest. En attendant, Bernard trouve le loisir de répondre aux souhaits que je lui ai adressés :

> Plymouth, 20.8
>
> Merci pour ta bonne lettre pleine de sagesse et d'amitié. Ce sera une bonne idée de penser à nous de temps en temps, mais ne pense pas seulement aux Français, tous les gars du parcours seront dans le même bain !
> Loïck et moi attendons depuis quelques jours que la météo promette au moins 36 heures favorables ou du moins acceptables pour quitter la Manche et laisser le golfe de Gascogne à longueur de gaffe.

Deux jours plus tard, le jeudi 22 août, la météo promet un vent de nord-est. Il faut appareiller tout de suite. Pas question d'attendre le lendemain, car partir un vendredi porte malheur, tous les marins savent ça. Françoise pleure, malgré les consolations qu'essaie de lui prodiguer Bernard : « Puisque je te dis qu'on se reverra bientôt, qu'est-ce que c'est que huit ou neuf mois, dans une vie[7]. »

Ce que Françoise devine est le nécessaire égoïsme qui anime Moitessier et qu'il avouera dans son livre *La Longue Route* : « J'avais un tel besoin de retrouver le souffle de la haute mer, il n'y avait que *Joshua* et moi au monde, le reste n'existait pas, n'avait jamais existé. »

En harmonie avec l’univers

À sept nœuds, sous toute sa voilure, poussé par une jolie brise de nord-est, *Joshua* s’élance, le jeudi 22 août 1968, *Captain Browne* dans son sillage. Françoise, à bord d’une vedette, tente de cacher ses larmes. Elle crie : « Tu ne peux pas savoir à quel point il est beau[1] ! » Le ketch double la dernière jetée de la rade de Plymouth, sa coque rouge s’estompe dans le brouillard, rançon du vent favorable. La vedette fait demi-tour. Revenues sur le quai, Françoise et Nicole van de Kerchove partagent leur tristesse. Nicole dit :

« Nous allons nous organiser pour les attendre. »

Françoise, lucide, réplique :

« Tu rêves ! Ils ne reviendront jamais à Plymouth ! »

Au large, Moitessier est seul. Heureux.

Pourtant, il se trouve dans un grand état de fatigue. La préparation a exigé une constante tension, le navigateur a maigri de 3 kilos et il est contraint par la brume de passer les premières vingt-quatre heures à veiller sur le pont.

Au moment où les deux Français prennent le départ du Golden Globe, *Suhaili* a déjà presque atteint la latitude du cap de Bonne-Espérance. Robin Knox-Johnston sait que son bateau de 10 mètres est moins performant que celui de Moitessier. Pendant les seize

premiers jours, sa progression n'a été que de 75 milles par vingt-quatre heures. Bernard va deux fois plus vite. En quatre jours, il traverse la Manche, le golfe de Gascogne, se trouve à la hauteur de Vigo, avec une journée de 178 milles. Est-ce l'esprit de compétition qui l'anime, lui qui, dès sa première entrevue avec Murray Sayle, avait crié combien il désapprouvait l'idée de cette course ? S'il s'inquiète de Loïck, de Bill King, c'est simplement parce qu'il sait que, par faible visibilité et dans ces parages très fréquentés, les risques d'abordage sont importants. Il écoute la BBC, est déçu que la radio britannique ne parle pas de la course. Dépourvu de moyens de communication autres que son lance-pierres, il compte sur les navires de rencontre pour faire savoir que tout va bien à son bord, pour rassurer Françoise et ses amis. Sur l'hiloire de roof, il a peint le nom de son bateau en grosses lettres noires sur fond blanc, afin que les cargos n'aient pas à s'approcher dangereusement pour le lire. Il arbore en permanence, dans la mâture, les pavillons MIK qui, dans le code international, signifient « transmettez ma position au Lloyds ».

S'il mène *Joshua* à vive allure, s'il le surcharge de toile, allant jusqu'à déployer un tourmentin en guise de bonnette, c'est pour la simple joie de faire marcher son bateau. L'allègement a transformé le voilier. Par rapport aux précédentes traversées, la différence est importante. Les poids sont concentrés au centre, l'avant et la cabine arrière sont presque vides.

Au mois d'octobre, dans un petit coup de vent de sud-ouest, Bernard se réjouit du comportement de la lourde coque d'acier : « Quelques petits coups de surf, comme pour voir si ça va. L'étrave soulage en beauté[2]. » Après la tonne de matériel débarquée à Plymouth, le bateau a encore gagné près de 500 kilos en n'étant chargé que de 400 litres d'eau douce, une demi-tonne de moins que

lors du départ de Tahiti. Ce n'est pas suffisant encore. À l'approche des quarantièmes, Moitessier jette par-dessus bord ce qu'il ne juge pas indispensable : une caisse de biscuits de l'armée, une caisse de lait condensé, 25 litres de vin, du riz, du sucre, de la confiture. Le vagabond famélique de *Marie-Thérèse II* aurait consenti des bassesses pour ces richesses ! Mais, aujourd'hui, l'enjeu est tout autre. En mesurant sa consommation, il estime qu'il dispose d'un approvisionnement très suffisant pour huit mois de mer.

Avant d'aborder les hautes latitudes, il a changé l'artimon et la grand-voile pour les voiles plus petites, fortement ralinguées, sans lattes, munies de trois bandes de ris, prévues pour les fortes brises. Les voiles de beau temps sont maintenant entreposées sur le plancher de la cabine, toujours pour centrer les poids. Même sous une voilure réduite, dès que le vent est frais, *Joshua* atteint des vitesses importantes pour ce type de navire.

Si Bernard exploite à fond les possibilités de son ketch, est-ce afin de rafler le globe d'or et d'empocher le chèque de 5 000 livres, sans dire merci, comme il l'a proclamé ? Dans *La Longue Route*, à ce stade de son récit, il n'y fait jamais allusion. Le 29 septembre, il est en vue de la petite île de Trinidad, loin au large du Brésil. Son but est de s'y faire repérer afin que son passage soit signalé et rassure ses proches. « Si le *Sunday Times* reçoit un message radio de Trinidad, la BBC dira peut-être que le même jour Bill King et Nigel étaient à tel endroit [3]. » Bernard aura beau écouter la radio anglaise, nulle mention ne sera faite de la position de ses adversaires. En réalité, Tetley vient seulement de quitter l'Angleterre, le 16 septembre.

Au moment où Moitessier est déjà par 20° sud, Fougeron, beaucoup moins rapide, n'est qu'à la latitude des îles du Cap-Vert. Bill King, parti deux jours après *Captain Browne*, est à 500 milles

devant lui mais, malgré son bateau de trois mètres plus long, ne progresse qu'à la moyenne de 110 milles par vingt-quatre heures : son gréement de jonque se révèle peu efficace. Knox-Johnston, qui a doublé Bonne-Espérance le 13 septembre, a déjà parcouru un tiers de l'océan Indien. Ces renseignements, Moitessier les ignore, comme il continuera à ne recueillir aucune information sur ses compagnons d'aventure pendant tout son voyage. Il pense à eux, à ses amis restés à terre : « Tu es seul, pourtant tu n'es pas seul, les autres ont besoin de toi et tu as besoin d'eux. Sans eux, tu n'arriverais nulle part et rien ne serait vrai [4]. »

Joshua atteint les grosses brises d'ouest et fonce vers Bonne-Espérance avec une journée de 182 milles, une semaine de 1 112 milles. Près du cap des Tempêtes, le 20 octobre, il s'approche de Walker Bay. C'est dimanche, et il espère rencontrer un yacht : « Il me donnera sûrement des nouvelles de Loïck, Bill King et Nigel [5]. » Mais le vent souffle à force 7, aucun yacht n'est sorti. Bernard en est réduit à attirer l'attention d'un petit bâtiment grec. Il envoie, au lance-pierres, sur la plage avant d'*Orient Transporter*, un tube d'aluminium lesté contenant un message qui demande au cargo de ralentir. L'officier de quart voit tomber le projectile sur la plage avant, se vrille la tempe de l'index. Enfin, le navigateur se fait comprendre, parvient à lancer sur le pont du navire un bidon contenant une copie de son journal de bord et les pellicules des photos prises depuis le départ, en demandant qu'elles soient transmises à ses proches qui, ainsi, auront de ses nouvelles. Quelques jours plus tard, le *Sunday Times* publiera une photo de *Joshua* à bonne allure sur une mer formée. Mais la sanction est sévère : alors que le cargo manœuvre pour s'éloigner, son arrière chasse et heurte le ketch. Le mât est sauvé de justesse, le bout-

dehors métallique est plié à 45 degrés. En utilisant un palan, Moitessier parvient à le redresser.

À ce moment-là, *Suhaili* possède sur *Joshua* un océan d'avance : il achève sa traversée de l'océan Indien et se trouve au sud du cap Leeuwin. Le trimaran de Tetley, présumé capable de la plus grande vitesse, est décevant : il n'a couvert que 64 milles par jour durant la première semaine. Le *Sunday Times*, au vu des performances des concurrents, hasarde une estimation sur la durée de leur périple et la date de leur arrivée en Angleterre. Knox-Johnston mettrait 330 jours et serait à Falmouth le 10 mai, Bill King 270 jours, Tetley 319 jours, Fougeron 339. Moitessier bouclerait la boucle en seulement 246 jours, entrerait à Plymouth le 24 avril, et serait ainsi le premier à revenir à son point de départ. De loin le plus rapide, il réussirait le grand chelem. Il ne le sait pas. Il s'en moque.

Dans l'hémisphère austral, le printemps et l'été de 1968-1969 sont beaucoup plus cléments que la mauvaise réputation des hautes latitudes ne pouvait le faire craindre. Moitessier n'a pu oublier l'ouragan qui avait mis son bateau en grave danger lors de la traversée Tahiti-Alicante. Un premier coup de vent, le 12 octobre, étalé sous tourmentin et artimon arisé, prémices des hautes latitudes, n'a guère duré ; il a pourtant permis à *Joshua* de parcourir à deux reprises, sous cette voilure réduite, 182 et 173 milles en vingt-quatre heures.

Peu après avoir doublé Bonne-Espérance, le ketch se trouve confronté à une mer difficile, avec de grosses déferlantes erratiques, dans un coup de vent modéré. Deux fois, le bateau est couché par une de ces lames, mâts proches de l'horizontale, sans subir d'avarie. *Joshua* se trouve sur le 39^{e} parallèle lorsqu'il subit de lourdes brises de secteur est, qu'il supporte à la cape sous voilure fortement arisée. Puis le beau temps revient, qui se prolongera jusque dans le

Pacifique. « Je crois que nous bénéficions d'une année exceptionnelle », estime Moitessier, qui poursuit : « Je n'ai pas encore senti le besoin de m'amarrer depuis Bonne-Espérance […] et mon corps est gavé de soleil, bronzé comme sous l'alizé[6]. » Ces conditions durent pendant deux mois. Par 42° de latitude sud, la température est à midi de 24 °C dans la cabine. Par 49° sud, le marin sort sur le pont, nu, pour prendre la méridienne.

Le 17 décembre, *Joshua* approche de la côte sud de la Tasmanie. Peter Nichols, dans son livre consacré au Golden Globe, évoque l'événement : « Varley Wisby et ses deux fils, pêcheurs de la côte sud-ouest de Tasmanie, virent un ketch rouge leur arriver directement dessus. Sur le pont, un homme envoyait des éclats avec un petit miroir solaire. » Les pêcheurs décrivent le navigateur, « à l'aspect émacié, vêtu d'un pull-over de laine sale et d'un ample pantalon noir, les cheveux mal coupés et la barbe poivre et sel aussi longue qu'un yogi ». Le bateau de pêche manœuvre avec adresse, se tient à proximité. Bernard lance un bidon, demande qu'il soit remis au commodore du yacht-club, bavarde un moment avec les trois hommes : « Personne n'a pu me donner des nouvelles des copains. Quelqu'un aurait entendu parler d'un Anglais passé en Nouvelle-Zélande sans avoir fait escale[7]. » En fait, il s'agit de Knox-Johnston, qui, à la même date, est à mi-chemin entre la Nouvelle-Zélande et le cap Horn. Nigel Tetley est alors près de l'île Amsterdam, au milieu de l'océan Indien. Quant à Fougeron et à Bill King, ils ont tous deux abandonné. Le 31 octobre, malmenés dans l'Atlantique Sud par une grosse tempête, leurs voiliers ont chaviré et ont subi de fortes avaries. Fougeron est remonté vers Sainte-Hélène, *Galway Blazer*, démâté, fait route vers Le Cap.

C'est aussi le 31 octobre, date limite autorisée par le règlement, que prennent le départ l'Anglais Donald Crowhurst, sur *Teignmouth*

Electron, un trimaran de 12 mètres, et l'Italien Alex Carrozzo qui, victime d'un ulcère, sera contraint à l'abandon quelques jours plus tard.

Il ne reste plus que quatre concurrents engagés dans la course autour du monde : Knox-Johnston, Moitessier, Tetley et Crowhurst.

La course ? Quelle course ?

Si Moitessier ignore tout des autres engagés, il n'en va pas de même pour ses adversaires, qui possèdent des émetteurs-récepteurs. Robin Knox-Johnston, dès son inscription au Golden Globe, avait proclamé que la gloire de la première circumnavigation sans escale devait revenir à un Anglais. Pourtant son voyage a bien failli s'achever en Nouvelle-Zélande. Il est entré le 11 novembre dans la baie d'Otago après cent cinquante-neuf jours de mer. Il y avait donné rendez-vous à un journaliste du *Sunday Times*, Bruce Maxwell. *Suhaili*, déventé, manqua de virer, s'échoua : « J'amarrai l'aussière sur l'ancre, raconte Robin, me déshabillai et sautai à l'eau. Pendant une dizaine de mètres, je marchai sur le fond en direction de l'eau profonde, en portant l'ancre. […] Puis quand l'eau arriva au-dessus du niveau de ma bouche, je me mis à sautiller, pour respirer, tous les trois ou quatre pas. Sur la dernière partie du parcours, je remorquai l'ancre au fond puis, quand l'aussière se fut raidie, je plongeai et enfonçai les pattes de l'ancre dans le sable[1]. » À bord de deux bateaux, des pêcheurs proposèrent de l'aider, ce que refusa Robin car toute assistance aurait signifié la disqualification.

À la marée haute, le ketch, déséchoué, fut déhalé par son capitaine en eaux plus profondes. Bruce Maxwell donna à Robin des

nouvelles de sa famille mais le règlement interdisait que lui soit passé du courrier, ce qui aurait été assimilé à une aide extérieure. Knox-Johnston apprit que Moitessier était à 4 000 milles derrière lui : « Bruce me dit qu'en poursuivant au train que j'avais tenu jusque-là, je pouvais m'assurer une arrivée disputée avec Moitessier [2]. »

La motivation du Britannique est claire et simple : il veut gagner, et est fort excité par la compétition qu'il doit mener contre son principal adversaire. L'attitude de Moitessier est plus complexe, voire ambiguë. Remporter le Golden Globe serait pour lui une éclatante revanche sur les naufrages des deux *Marie-Thérèse*. Il confirmerait quel formidable marin il est désormais. Il rendrait un très bel hommage à son bateau, au talent de l'architecte qui l'a conçu, à la robustesse de sa construction. Et il raflerait le fric. Sans scrupule.

En même temps, son voyage revêt une tout autre dimension. Sa réaction face à une longue période de calme, au large de l'Australie, démontre combien il est éloigné des préoccupations de la compétition. Normalement, les coureurs et les régatiers cherchent à éviter les zones dépourvues de vent. Ils savent que, s'ils sont assez maladroits pour se laisser engluer dans un anticyclone, un adversaire plus malin ou plus chanceux leur soufflera la victoire. Moitessier, lui, accueille ce calme comme un cadeau du ciel.

Après le passage de Bonne-Espérance, il a traversé un moment de grande fatigue. Il accusait le contrecoup de l'abordage par le cargo. Il avait mal aux reins, sa musculature s'était affaiblie. Déjà très amaigri au départ de Plymouth, il avait encore perdu un kilo. Surtout, l'ulcère à l'estomac dont il souffrait périodiquement s'était réveillé. Son épuisement était inquiétant, ses gestes maladroits, ses manœuvres lentes. Il possédait moins de réflexes. « Dans mon état

de faiblesse actuelle, je demande à *Joshua* de faire de son mieux[3]. » Le bateau se trouvait alors à la longitude de l'île Maurice, et le navigateur ne pouvait s'empêcher de regarder la carte ou le petit globe offert par les gars du *Damien* quand ils préparaient leur propre tour du monde. L'île Maurice n'était qu'à deux semaines de mer. Il y ferait chaud sous la caresse de l'alizé. Bernard y retrouverait les amis qui s'étaient montrés si généreux, il renouerait avec le bonheur qu'il y avait connu.

Il a continué. Et maintenant, ces jours de calme, sur une mer plate, lui apportent la sérénité, le repos, les heures de sommeil sans inquiétude, le réconfort de bons repas. Il reprend des forces. Son ulcère se laisse oublier. Comme le lui avaient dit le docteur Stern-Veyrin et les médecins consultés avant le départ, ce sont les tensions à terre, la course perpétuelle qui l'avaient provoqué. Maintenant, il a retrouvé la paix intérieure.

La course ? Quelle course ?

Cette longue période de beau temps, inhabituelle dans les mers du Sud, ne signifie pas pour autant que la navigation à bord de *Joshua* soit dépourvue de fatigue et de dangers.

Un coup de vent arrive dans la seconde partie de la traversée du Pacifique : la mer est blanche, le bateau court sous tourmentin et trinquette arisée, grand-voile arisée et artimon ferlé. À bord d'un bateau allégé, mieux gréé, mieux préparé, Moitessier est atteint d'une dangereuse euphorie : « Je suis en pied de mât, paré à amener la grand-voile. » Il ne peut s'y résoudre. « *Joshua* court à l'extrême limite du trop et du pas assez, sur cette mer très haute tapissée de longues plaques d'écume blafarde. » Dans la nuit, le ketch porte son tourmentin, la trinquette à un ris, la grand-voile réduite au deuxième ris. Surventes force 9 : « Je devrais amener le reste de la

grand-voile, et peut-être aussi la trinquette. *Joshua* marcherait encore très bien, et se maintiendrait en deçà de la bordure du trop. Mais les coups de surf sont là, stupéfiants[4]. » Pendant six heures, le bateau marche à huit nœuds de moyenne, avec des pointes à dix nœuds. La mer est phosphorescente et *Joshua* est comme une flamme qui court dans la nuit. Dans un coup de surf sur plus de 20 mètres, une grande gerbe d'écume se lève de chaque côté de l'étrave. « Toute la mer est blanche, tout le ciel est blanc. Je ne sais plus très bien où j'en suis, si ce n'est que nous courons depuis longtemps au-delà des frontières du trop. Mais jamais je n'ai senti mon bateau aussi fort, jamais il ne m'avait donné autant[5]. »

Ivre de bonheur, grisé de plénitude, il commence à songer : pourquoi ne pas continuer ? Indéfiniment.

Le 3 février 1969, *Joshua* est à moins de 300 milles du cap Horn. Bernard réussit, dans une éclaircie, une observation astronomique d'une parfaite exactitude, en ôtant la lunette du sextant et en gardant les deux yeux ouverts pour s'assurer qu'il pose le soleil sur l'horizon et non pas sur le dos d'une vague. Le ketch se trouve alors à 218 milles de la sentinelle avancée du Horn, les îlots Diego Ramirez. Moitessier passe la nuit sur le pont, extrêmement fatigué et terriblement excité. Le lendemain, à midi, le ciel se dégage, le soleil brille dans un ciel bleu, la lumière est fantastique. Le vent souffle encore force 5 à 7, du nord-nord-ouest, la mer devenue d'un bleu profond s'apaise et, par 56° de latitude, la température dans la cabine est de 14 °C. Diego Ramirez est doublé à 5 à 6 milles. Le vent fraîchit à force 9, le bateau court sous tourmentin et trinquette arisée. Moitessier avoue : « Je suis crevé. » Dans une nuit très claire, le vent mollit à force 5 à 6 et l'île Horn apparaît, pâle sous la lune. Les étoiles scintillent, dans le sud une lueur blanche dévoile l'existence du continent Antarctique. Moitessier met à la cape, pour

voir le Horn de jour. Puis, épuisé, il laisse le bateau courir vers l'est, se prépare un bon dîner, conserves de langouste et de langoustines, débouche sa troisième bouteille de champagne tandis que le ketch poursuit sa route, enfin dans l'Atlantique.

Joshua s'est trouvé au sud du cap Horn le 5 février. *Suhaili* n'y est passé que deux semaines plus tôt. Ni Bernard ni Robin ne connaissent la position de l'autre. Knox-Johnston est en panne d'émetteur, les organisateurs du Golden Globe seront sans nouvelles de lui pendant quatre mois et demi, depuis son passage en Nouvelle-Zélande, au point qu'on s'inquiétera jusqu'à ce qu'il soit signalé par un cargo le 6 avril, alors qu'il arrive dans les parages des Açores.

Moitessier, après son contact avec des pêcheurs en Tasmanie, a confectionné des maquettes sur lesquelles il a amarré des flacons contenant des messages, sortes de bouteilles à la mer. Il les a mises à l'eau au large de la Nouvelle-Zélande. Il n'a pas été vu au cap Horn. Il tente de se faire repérer en passant près des Malouines : « Je voulais qu'on sache que je n'étais pas mort[6]. » Il a préparé une lettre pour Jacques Arthaud, dans l'espoir de rencontrer un bateau de pêche ou le pilote du port. Mais le vent est contraire et souffle grand frais. Remonter de nuit en tirant des bords le bras de mer jusqu'à Port Stanley serait dangereux et hasardeux. Bernard louvoie à un demi-mille devant le phare qui domine la pointe, lance des signaux avec son miroir, sans que personne ne se manifeste. Il s'éloigne sans savoir s'il a été repéré. Il a pourtant été aperçu, son passage a été signalé au *Sunday Times*, qui confirme la probabilité de l'arrivée du Français, en grand vainqueur, vers le 25 avril.

Bernard suppute : « Bill King ne doit pas être loin de Plymouth, il cavale avec son bateau[7]. » Il est dans un état de grand épuisement après toute la tension accumulée lors de l'approche et du passage du cap Horn, lorsqu'il a mené *Joshua* à la limite du raisonnable. *Joshua*

est remis en route, cap au nord-est, vers la zone où sur la carte ne figurent plus de risques d'icebergs, et au-delà, peut-être, vers la douceur des alizés. Bernard adopte ce qu'il appelle la « cape morale », une sorte d'hibernation intellectuelle, en attendant d'avoir repris des forces.

Les journalistes de l'hebdomadaire britannique, comme la plupart de ceux qui sont à terre, commencent à préparer l'accueil du vainqueur. Peuvent-ils imaginer ce qui se passe dans l'esprit de marins confrontés à une navigation d'une longueur et d'une difficulté extrêmes, dans la plus totale solitude, comment ils vivent leur existence au quotidien ? Sont-ils au bout de leur résistance physique et morale ? Possèdent-ils assez de vivres et d'eau douce ? Quelles sont l'usure du matériel, les avaries qu'ils ont fatalement subies ? Les communications radio de Knox-Johnston, interrompues depuis de longs mois, les copies du journal de bord jetées par Moitessier aux passages de Bonne-Espérance et de la Tasmanie n'apportent que des réponses partielles.

La réalité n'apparaîtra qu'en filigrane, à travers les récits que, bien plus tard, en donneront les deux principaux héros du Golden Globe. Knox-Johnston, marin de métier, proclame son plaisir d'être en mer, même si son bateau souffre de voies d'eau, si son gouvernail automatique casse, si son ketch se traîne : « Je ne vois pas avec qui j'aurais envie d'échanger ma place[8]. » Ce n'est pas le cas de Ridgway : cet officier de parachutistes, qui fond en larmes après une réduction de voilure difficilement menée, se rend compte qu'il pleure chaque jour, jusqu'à ce qu'il abandonne une entreprise qui le dépasse.

Bernard Moitessier, dès le départ, explose de bonheur : « Je sens mon être s'épanouir et ma joie vole si haut que rien ne peut

l'atteindre[9]. » Il se trouve en harmonie totale avec son bateau, le vent, l'univers. Il goûte l'infinie richesse de la mer. Avec tendresse, il observe malamoks, albatros, pigeons du Cap, poissons nageant le long du bord, toute cette existence dont grouille l'océan. Il photographie. Il filme pour capter ces moments de vie dont il veut que d'autres ensuite apprécient la magie. Pendant les calmes, il nourrit les oiseaux de mer, les appelle et les apprivoise au point que l'un d'eux vient saisir dans ses doigts le fromage qu'il lui tend. Les dauphins l'accompagnent, le guident, l'avertissent du récif vers lequel il court, se réjouissent lorsqu'il a compris leur message. Le temps n'existe plus. Les jours et les nuits se succèdent dans la beauté, les couleurs de la mer et du ciel, la splendeur d'une aurore australe. Comme son maître Joshua Slocum, comme nombre de navigateurs solitaires, il arrive à Bernard de parler tout seul, de se commander et de commenter une manœuvre. Soucieux d'avoir avec les éléments un contact physique intime, il reste pieds nus, sauf par très mauvais temps, pour mieux épouser les mouvements du voilier : « Il n'y a pas beaucoup à faire sur un bateau. Mais il y a beaucoup à sentir[10]. »

Il vit au rythme qui lui convient. Le matin, au réveil, il se fait chauffer un café, se roule une première cigarette, suivie d'un grand plat de porridge. À 10 heures, petit casse-croûte, pâté, biscuits de l'armée. Déjeuner, sieste, thé à 16 heures. Petit somme en début de nuit, réveil, un tour dans le cockpit ; il se roule une cigarette, se fait chauffer une moque d'Ovomaltine, une tasse de café, se rendort. Parfois il faut veiller. Parfois, par coup de vent, la fatigue survient, qu'il faut étaler. Puis le beau temps se rétablit : « Je peux dormir tant que je veux dans la journée. » Il savoure sa chance : « C'est fou ce que je suis heureux[11]. » Lorsque les conditions le permettent, il se juche sur le balcon avant pour le plaisir simple de contempler

l'étrave ouvrant son chemin dans l'océan. Les jours se suivent avec les soins à donner au gréement pour prévenir l'usure des voiles, des drisses, des écoutes, le loch à huiler, le gouvernail automatique à régler. Routine. Pris à la ligne de traîne, les dorades, les thons améliorent l'ordinaire. Il cuisine, sans talent et avec un médiocre plaisir. Les vivres frais embarqués à Plymouth, le gigot cuit par Françoise, ne sont plus que de lointains souvenirs. L'essentiel de l'alimentation consiste en riz, pâtes, conserves, légumes déshydratés, biscuits de mer tartinés de beurre ou de confiture, et la sempiternelle et nourrissante Ovomaltine, comme au temps de l'Indochine et de *Marie-Thérèse*. Pamplemousses, oignons, citrons se sont longtemps conservés. Bernard boit peu de vin : une quinzaine de bouteilles en sept mois. Un soir, il se hasarde à se confectionner un frichti bizarre, mélange de cœurs de laitues, lard, oignons, purée de tomate, quelques morceaux de sucre, auxquels il ajoute un quart de camembert découpé en petits dés, et qu'il laisse longtemps mijoter. Il s'étonne que le résultat ne soit pas à la hauteur de ses efforts. L'alimentation sera le seul véritable échec de sa préparation. Il regrette de n'avoir pas embarqué d'excellentes conserves dont un fabricant lui avait envoyé des échantillons, qu'il n'avait pas testés. S'il avait découvert leur saveur avant son départ, il en aurait acheté tout un stock. Par mauvais temps, cuisiner est difficile, l'appétit manque, il se nourrit mal, ce qui contribue à accroître la fatigue en une sorte de cercle vicieux.

Pour Noël, sa famille et ses amis lui manquent. Pour chasser le cafard, il déballe un gros jambon, en parfait état, somptueux, et débouche l'une des trois bouteilles de champagne que Jean Knocker lui a offertes pour fêter chacun des grands caps.

Il lit chaque jour, avec attention, relit les mêmes six ou sept livres : *Les Racines du ciel*, *Zorba*, *Le Livre de la jungle*, un traité de

yoga laissé à bord par un équipier…

Le bonheur de la vie en mer n'est pas sans passages à vide, le moral est parfois en dents de scie, comme le temps. Dans le pot au noir, avec ses calmes et sa pluie : « Je me nourris mal, je perds le mordant[12]. » Il y a eu l'immense fatigue après Bonne-Espérance. Puis, aidée par la découverte et la pratique du yoga, la paix intérieure, une profonde sérénité. « Nous sommes seuls, mon bateau et moi. Seuls avec la mer immense pour nous seuls. » Sa navigation devient la poursuite d'un long cheminement moral, « la recherche d'une vérité que j'avais peut-être perdue mais qui renaît peu à peu dans le sillage[13] ». Alors, confie-t-il à son journal de bord, toutes les dettes seront payées. Quelles dettes ? La perte de ses bateaux ? Sans doute. Ses entorses à la stricte morale à Durban, au Cap, en France, lorsque c'était le seul moyen de ne pas mourir de faim ? D'autres blessures, plus intimes. Dans le sud de l'océan Indien, Bernard est parvenu à capter la radio de Saigon. Cruelle constatation : « Après vingt ans hors de mon pays natal, je ne comprends plus rien de cette langue que je parlais couramment[14]. » C'est pire qu'une nostalgie. Presque une trahison à l'égard de l'Asie et de « cette époque qui a été la plus riche, la plus déterminante de ma vie[15] ». La quête qui semble hanter Bernard ne possède-t-elle pas des racines plus lointaines, plus profondes : la rupture avec ses amis d'enfance, les copains de Rach Gia devenus des ennemis que, dans une guerre fratricide, il a tenus au bout de son fusil ? N'est-elle pas née lors de la tragédie qui a conduit Françou à se supprimer ? Peut-être faut-il que s'étire un sillage sans fin pour terrasser le Dragon et que les dettes, toutes les dettes soient payées.

« Rentrer serait une connerie »

Quatre mois, cinq mois. Mais peut-on encore mesurer cette navigation en termes de jours, de semaines ? « *Joshua* m'a emmené bien au-delà de mes rêves, là où le temps n'existe plus[1]. » Le marin solitaire a conquis une suprême liberté. Dans une parfaite osmose, il est la mer, le ciel, le vent. Il n'est nullement pressé de rentrer. Ce qu'il veut ? « Ne vivre qu'avec la mer et mon bateau, pour la mer et pour mon bateau. […] Oublier totalement la Terre, ses villes impitoyables, ses foules sans regard et sa soif d'un rythme d'existence dénué de sens[2]. » Il regarde le globe, et peu à peu s'impose cette vérité : « Partir de Plymouth pour rentrer à Plymouth, c'est devenu au fil du temps comme partir de nulle part pour aller nulle part[3]. » Mais la course ? Pourquoi ne pas remonter vers l'Europe, passer la ligne, rafler les 5 000 livres et repartir sans s'arrêter, en un gigantesque camouflet infligé au *Sunday Times* et à sa pernicieuse initiative ?

Il trouve à l'argent une odeur nauséabonde. L'Europe n'est pas sa patrie. Son vrai pays est l'Asie, où il a vécu, pendant vingt-six ans, ses plus riches années. Il est tenté de continuer, à l'infini, fasciné par la mer : « *Joshua* n'arrêtera pas de creuser son sillon dans l'océan pour la joie d'en faire naître des gerbes d'écume[3]. » Le ketch en est

capable. Le matériel a tenu à la perfection. Les placards contiennent encore des vivres pour quatre mois, les réservoirs 150 litres d'eau douce, que la pluie renouvellera si nécessaire. Seul manquera peut-être le tabac. Mais l'homme ? La fatigue s'est accumulée. Ne risque-t-il pas de trop présumer de ses forces, de son endurance ? Dans l'hémisphère Sud, l'automne a commencé, avec son cortège de coups de vent, de froid, de mers plus dangereuses, de jours plus courts.

Et pour aller où ? Il songe à l'île Maurice. Mais il n'y bénéficierait pas de la tranquillité qu'il recherche et dont il aura besoin pour écrire le livre qu'il projette. Il se souvient de la communion avec l'univers qu'il a connue aux Galápagos. Il y trouverait la paix, le silence, l'isolement propre à la création. L'archipel est suffisamment éloigné, difficile d'accès, pour que les journalistes ne viennent pas l'y agresser. C'est là qu'il envisage de jeter l'ancre. Cette destination suppose de parcourir à nouveau l'océan Indien, une grande partie du Pacifique, d'affronter leurs tempêtes avant de gagner la zone des alizés, puis de remonter pendant quelque 4 000 milles jusqu'à l'archipel enchanté. Ou alors s'arrêter à Tahiti ? De toute façon, ce serait très dur, très long. Continuer une telle navigation, après déjà plus de six mois de mer, n'est-ce pas une folie ? Le marin ne présume-t-il pas de ses forces, de son équilibre mental ?

Lorsque la tentation s'est insinuée, un sursaut de raison lui a commandé de ne pas trancher tout de suite. Il décidera après le Horn.

Une semblable tentation a saisi Robin Knox-Johnston : « Ma première impulsion après avoir passé le cap Horn fut de continuer vers l'est. Sans doute était-ce une façon de faire un pied de nez à l'océan Austral. Une période de temps froid et désagréable remit tout en place. Je repensai à un bain chaud, à une double chope de

bière, au sexe faible, à un steak, et j'entrepris de remonter l'Atlantique pour rentrer à la maison [4]. »

Dans les parages du cap de Bonne-Espérance où se succèdent les coups de vent, les risques que Bernard devra prendre pour jeter un colis à un navire de rencontre le préoccupent. Il reste marqué par son précédent passage, par l'abordage subi par *Joshua*, et qui aurait pu provoquer le naufrage de son ketch. Il hésite, sa décision variant au rythme des vents qu'il rencontre. Les conditions se révèlent favorables et la mer offre au marin des joies rares. Dans son journal de bord, à la date du 21 février, il s'extasie : « J'assiste presque au coucher de Vénus tant l'horizon est limpide. »

Le difficile passage du « cap dur », comme les anciens appelaient le Horn, le louvoiement devant les Malouines, la déception de n'être pas parvenu à passer un message, les aléas d'un éventuel contact devant Bonne-Espérance, ont dissuadé Moitessier de poursuivre cap à l'est. Le 28 février, il écrit dans son journal de bord : « J'abandonne. Mon instinct me dit que c'est la sagesse. » Un petit coup de vent, trois jours plus tôt, l'a laissé épuisé. Il a peur maintenant de vouloir aller trop loin, de ne pouvoir tenir encore au moins quatre mois, dont trois sous les hautes latitudes, avec le passage de Bonne-Espérance, de la Tasmanie, de la Nouvelle-Zélande. Abandonner, dans son esprit, c'est mettre le cap au nord, vers la tiédeur de l'alizé, le soleil, y reprendre des forces qu'il sent s'affaiblir. Rentrer vers l'Europe lui permettrait de rassurer ses amis en se faisant signaler à Sainte-Hélène ou à l'île de l'Ascension, de retrouver sa famille, de revoir sa mère et, plus techniquement, de récupérer à Plymouth le matériel qu'il y a débarqué et qui lui sera nécessaire. Enfin, « autant faire un petit effort pour essayer de

ramasser le prix du *Sunday Times*[5] ». C'est cela qu'il appelle « abandonner ».

Le 11 mars, il confie dans le petit magnétophone qu'il a embarqué : « Il y a du soleil, la mer est pratiquement plate, le vent force 0 à 1, les voiles ne battent presque plus. *Joshua* marche à un quart de nœud, aidé par un nœud de courant. […] Avec des moments comme ça, tout est racheté, toutes les dettes sont payées. »

À la faveur du beau temps, ses forces reviennent. Quelques jours de calme plat, de petites brises, de mer plate ont suffi. La vérité s'impose. La seule perspective de regagner l'Europe entraîne chez Bernard une violente réaction de rejet, comme s'il humait « l'odeur putride du Dragon. La puanteur venait du nord, par bouffées[6]. » Il continuera, parce qu'il est heureux en mer. Et pour une autre raison, incommunicable : « J'ai pensé frôler à plusieurs reprises la quatrième dimension sans parvenir à la saisir. » Dans sa quête d'absolu, il a l'intuition d'être tout proche d'une sorte de révélation mystique : « La mer me dit des choses que je commence à comprendre maintenant. Je veux aller voir plus loin. Je sens qu'il y a quelque chose. Il faut y aller, il ne faut pas penser comment on reviendra. » Il dit aussi : « Je suis en paix avec l'univers entier. Je suis bien dans ce petit monde que je me suis créé[7]. »

En approchant du cap de Bonne-Espérance, le trafic marchand devient intense. Moitessier passe à proximité d'un gros chalutier russe, monte et descend ses pavillons MIK dans l'espoir que le navire le signalera. La mer est ici riche d'oiseaux, de phoques peu craintifs, qui nagent à toucher le bateau. Dans la nuit, la mer est illuminée de plancton. Lorsque les oiseaux s'envolent, ils embrasent l'obscurité d'une phosphorescence d'émeraude.

Le mardi 18 mars, le vent souffle du nord, modéré. Bernard peut arrêter son bateau, voiles à contre, faire signe à la vedette du port du Cap, *Elizabeth R*, de venir tout près. Il lance à son bord un bidon contenant pellicules et cassettes, bavarde un moment avec son capitaine. Celui-ci a peu de nouvelles de la course, révèle que quatre des concurrents ont dû abandonner, sans pouvoir préciser leurs noms. Moitessier s'interroge : est-il arrivé malheur à son ami Fougeron, à Bill King, à Tetley et son vulnérable trimaran ? Le ketch reprend de la vitesse, approche du *British Argosy*, un petit pétrolier à l'ancre dans la baie du Cap. Un message envoyé d'un coup de lance-pierres, destiné au *Sunday Times* et qui annonce la décision de Moitessier, déclenche la stupéfaction, provoque étonnement, scepticisme, inquiétude. Certains mettent en doute la santé mentale du navigateur, après sept mois de mer. Alain Gliksman, rédacteur en chef de la revue *Neptune nautisme* et concurrent, l'année précédente, de la transat, affirme que la solitude est une drogue dangereuse pouvant provoquer « une aliénation de la personnalité ».

Françoise Moitessier, après avoir vécu la longue traversée de Polynésie à l'Espagne et doublé le cap Horn, connaît les dangers des mers du Sud. Interrogée par le journal *L'Aurore*, elle exprime elle aussi ses doutes : « Ce deuxième tour du monde est impossible, irréalisable. » On affirme que, par l'intermédiaire de la radio sud-africaine, elle a informé son mari qu'il était en tête de la course, que le monde entier l'attendait à Plymouth, lui demandant de renoncer à ce second tour du monde. Elle démentira, dès le lendemain, avoir envoyé un tel message, affirmant : « Je respecte pleinement la liberté de mon mari. » La traversée Tahiti-Alicante avait révélé à la jeune femme la magie des hautes latitudes et l'euphorie qui naît lors des longues navigations. Elle comprend la décision de son mari : « Comment expliquer ma joie de savoir que Bernard continue à vivre

en paix, en homme libre, dans l'univers qu'il s'est choisi ? » Dans *France-Soir*, elle admet : « On ne donne à Bernard ni ordre, ni conseils. Je le savais quand je l'ai épousé. »

Le billet que le navigateur a envoyé au petit pétrolier pour le *Sunday Times* est clair : « J'ai doublé le cap Horn le 5 février dernier sans subir de dégâts. Plutôt que de rentrer en Angleterre, je préfère continuer, toujours sans escale, vers les îles du Pacifique. » Un autre billet, à l'adresse du commodore du yacht-club du Cap, le confirme, de même que la petite lettre confiée à la vedette *Elizabeth R* demandant au consul de France de transmettre son paquet à Jacques Arthaud : « La santé et le moral sont toujours bons. »

Lorsque ces informations parviennent à Paris, le 19 mars, je me trouve en déplacement en province. J'occupe alors à plein temps une situation dans une entreprise tout en exerçant, de façon marginale, une activité de journaliste nautique. Le journal *L'Aurore*, auquel je collabore, consacre toute sa dernière page, le 20 mars, à la décision du navigateur. J'ai seulement le temps, pour les dernières éditions, de dicter un texte qui paraît en encadré sous le titre « Un grandiose pied de nez ». Je conclus : « Au moment où, déjà, la fanfare astiquait ses cuivres, où la kermesse se préparait, Bernard Moitessier tourne le dos avec une grande noblesse à tout ce qui aurait pu enlever à son exploit sa valeur humaine et sa pureté. »

Il faut attendre le samedi 22 mars, et la réception du colis transmis par le consul de France, pour en savoir plus. L'envoi contient des pellicules photo, des films, et trois cassettes destinées à l'éditeur Jacques Arthaud, à Pierre Lavat, directeur de la revue *Bateaux*, et à moi. Nous nous réunissons le dimanche dans le bureau directorial des éditions Arthaud. Françoise est là aussi pour écouter, religieusement, cette voix venue de si loin, gaie, sereine. De toute évidence, le solitaire, après six mois de silence, a envie de bavarder.

Il se déclare en bonne santé, grâce en grande partie à la pratique du yoga dans laquelle il a retrouvé toute la sagesse de l'Orient. Il confie : « Je ne fais rien. Je vis, tout simplement, je vis. » Il avoue : « C'est pas toujours rigolo, mais quand c'est beau, c'est fantastique. » Il précise : « Ce serait une connerie de rentrer en Europe. Ce continent n'est pas le mien. Je suis marqué par une autre civilisation. » Gerbault, trois décennies plus tôt, avait exprimé le même désarroi : « Mes trois ans de retour à la vie civilisée me semblent vides, terriblement vides, plus vides qu'une semaine passée dans un atoll. »

Moitessier détaille longuement les aspects techniques de sa navigation, l'état impeccable de son bateau, de son gréement, demande que ce type d'informations paraisse en exclusivité dans la revue *Bateaux*, qui, depuis dix ans, publie ses articles, tandis qu'une copie des bandes sera remise au *Sunday Times*, qui pourra les exploiter pour l'Angleterre. Il dévoile son intention de se diriger peut-être vers les Galápagos, prie Jacques Arthaud de solliciter un visa auprès des autorités équatoriennes, d'expédier des lettres aux capitaines de port, et, s'il jette l'ancre dans cet archipel, de lui faire parvenir un peu d'argent, du papier machine, tout ce dont il aura besoin pour écrire. Il lit aussi des pages de son journal de bord, ajoute en riant : « S'il m'arrivait malheur, vous auriez la matière pour un livre. »

Bernard se méfie beaucoup de la grande presse, de la médiocrité de certains journalistes. Seuls quelques-uns trouvent grâce à ses yeux, notamment l'un d'entre eux, dont il a oublié le nom mais qu'il décrit en spécifiant : « Il a du feu dans le ventre. » Nous devinons qu'il s'agit de Philippe Gildas. Bernard me demande d'organiser chez moi un dîner qui réunirait trois ou quatre journalistes sélectionnés, de leur faire écouter les cassettes. En même temps qu'il témoigne de

son inquiétude, voire de son mépris, pour une certaine presse, Bernard, qui n'est pas à une contradiction près, spécifie à Jacques Arthaud : « Tirez-en le maximum, il n'y a pas de limite. Pas pour le fric, je m'en fous, mais pour la beauté du coup. »

Les réticences de Moitessier se révèlent excessives. Les médias ont compris la signification symbolique de sa décision et donnent à son renoncement à la victoire une énorme résonance. RTL diffuse une partie des cassettes, *France-Soir* des extraits de son journal de bord. De nombreux articles paraissent, même dans le très austère *Journal de Genève*. Jacques Arthaud a négocié une exclusivité photographique avec *Paris Match*. Le lundi est le jour du bouclage de l'hebdomadaire et, en rentrant de ma journée habituelle de travail, j'apprends que je dois écrire dans l'urgence un long article. Lorsque, dans la soirée, je remets mon texte, Françoise qui est présente le lit et vient m'embrasser : « Je ne savais pas que tu le connaissais aussi bien. » En 1987, dans une de ses lettres, Moitessier me confirmera que j'avais bien interprété sa décision : « Une amie qui travaille dans les archives de *Paris Match* m'a passé l'article que tu avais écrit il y a dix-huit ans quand je repassais Bonne-Espérance, direction "l'inconnu". Cet article est vraiment remarquable, tu as touché exactement le fond du problème. » Dans le numéro suivant, *Paris Match* consacre à Moitessier sa couverture et huit pages de photos en couleurs prises par le navigateur au cours de son extraordinaire voyage sur les trois océans.

Alors que dans son journal de bord Bernard parle souvent de Françoise, des enfants, ses cassettes ne contiennent aucun message destiné à son épouse. Françoise reçoit directement une lettre datée du 17 mars transmise par l'ambassade de France en Afrique du Sud : « Je ne me sens pas le courage de rentrer… peut-être je reviendrai un jour[8]… »

S’il avait achevé la course du Golden Globe, selon toute probabilité en vainqueur, Bernard Moitessier serait entré dans les annales de l’Histoire, premier navigateur à avoir réussi un tour du monde en solitaire et sans escale. En tournant le dos à l’Europe, à ce qu’il appelle ses faux dieux, il devient une sorte de gourou. S’il en fallait une preuve, l’ouvrage que, trente ans plus tard, l’Américain Peter Nichols consacre au Golden Globe porte, en couverture de l’édition française, non pas la photo du vainqueur de l’épreuve, Knox-Johnston, ou de son ketch *Suhaili*, mais celle de *Joshua* avec, en filigrane, la reproduction de la première page de *L’Aurore* datée du 20 mars 1969 portant en titre : « Moitessier renonce à une victoire pratiquement acquise ».

Parce qu’il a eu le courage de dire non, en sage nourri de philosophie asiatique, Bernard va exercer une influence déterminante sur toute une génération. Philippe Jeantot, qui gagnera à deux reprises la course autour du monde en solitaire avec escales, puis organisera le Vendée Globe, écrira : « J’avais 15 ans quand on m’a offert *La Longue Route* de Bernard Moitessier. Dans la même nuit, je l’ai lu deux fois et j’ai su que j’avais trouvé ma voie. Depuis lors, tout a été orienté vers ce but [9]. »

Quatre fois les mâts dans l'eau

Cinq jours après l'annonce par Bernard Moitessier qu'il renonçait à regagner Plymouth, *Victress* de Nigel Tetley doublait le cap Horn. L'officier de marine britannique avait eu bien des soucis. Trois semaines plus tôt, le trimaran avait été à deux doigts de chavirer. Sa structure fragile avait subi des avaries : système de barre rompu, hublot de timonerie éclaté, membrures et barrot de pont brisés. En apprenant la décision du Français, Tetley comprend qu'il a de bonnes chances d'effectuer le tour du monde le plus rapide. On n'a alors aucune nouvelle de Robin Knox-Johnston depuis son passage en Nouvelle-Zélande et les organisateurs nourrissent les plus vives inquiétudes. Reste la menace de Crowhurst. Selon les positions fournies par le dernier à quitter l'Angleterre et les estimations d'après sa vitesse moyenne, *Teignmouth Electron* se trouverait à environ 3 100 milles du cap Horn, qu'il devrait doubler vers le 13 avril, ce qui en ferait le gagnant potentiel du prix de 5 000 livres. Le navigateur a annoncé une journée de 243 milles, performance d'autant plus étonnante que ses vitesses précédentes étaient modestes. Chichester, le plus compétent des observateurs, traite alors Crowhurst de « petit plaisantin ».

Bien loin de ces préoccupations, Moitessier poursuit sa route, d'abord par très beau temps : « C'est un été prodigieux pour ces latitudes[1]. » Il n'a pas cédé à la tentation qui l'a saisi un instant dans la baie du Cap : une furieuse envie d'entrer dans le port, d'y trouver le repos, les amitiés et le bonheur qu'il y a connus pendant un an, à l'époque de *Marie-Thérèse II* et de son copain Henry Wakelam. Il ne regrette pas d'avoir continué : « Quand je monte sur le pont, à l'aube, il m'arrive de hurler ma joie de vivre en regardant le ciel blanchir sur les longues traînées d'écume de cette mer colossale de force et de beauté[2]. » C'est là qu'est la vérité. En lui gronde le rejet de la civilisation matérialiste de l'Occident, cette course constante au progrès, même s'il admet que c'est grâce aux avancées techniques qu'il dispose d'un bon bateau. Sa colère nourrit des rêveries écologiques. Dans les villes, la bicyclette serait plus conviviale et paisible que l'automobile. On replanterait des arbres. On entendrait chanter les oiseaux.

Les conditions favorables ne durent pas. L'automne, dans les hautes latitudes, ne va pas faillir à son affreuse réputation. Mais nous ne l'apprendrons que plus tard, lorsque, longuement, Bernard m'en fera le récit. J'étais convenu avec *Paris Match* que, à l'arrivée de *Joshua* quelque part, je sauterais dans le premier avion et rejoindrais le navigateur. J'avais par précaution pris un visa pour les Galápagos. Lorsque nous apprendrons que Moitessier a jeté l'ancre à Tahiti, je trouverai une façon plus simple et plus rapide de l'interroger. Grâce à la serviabilité des postiers de Papeete, j'obtiendrai le numéro de téléphone du bistrot le plus proche du quai. Une vahiné à l'accent roucoulant voudra bien aller chercher Bernard et, au cours d'une longue conversation, il me racontera, entre marins, les très difficiles semaines qu'il a vécues.

À partir du début du mois d'avril, qui correspond au mois d'octobre dans les latitudes septentrionales, les coups de vent se succèdent dans les quarantièmes rugissants. Des vents d'est, incongrus dans ces parages, contraignent Moitessier à mettre à la cape. Sa trinquette, à poste depuis le départ, se déchire. Il remplace ses voiles fatiguées par celles qu'il a en réserve, plus petites, plus solides encore. Lorsque les vents reviennent de l'ouest, ils soufflent en tempête. En fuite sous un petit foc, *Joshua* est couché, mâts dans l'eau. Le mauvais temps ne cède pas, deux semaines durant. Une seconde fois, le puissant ketch est saisi par une déferlante énorme, est envoyé quille en l'air.

À l'approche de l'Australie, la situation météo s'améliore et, le 5 mai, le marin tente d'approcher de la Tasmanie pour se signaler. Il passe tout près du phare de Hobart, par un temps à grains avec rafales entrecoupées de calmes. Dans ces parages débordés de récifs, parcourus de courants, le risque est grand pour un voilier dépourvu de moteur, et Moitessier remet le cap vers le large sans avoir été vu.

Le 10 mai, après un nouveau coup de vent de nord-ouest, il passe au sud de la Nouvelle-Zélande. Les conditions sont effroyables : dans le brouillard, avec une visibilité limitée à un mille, sans avoir pu obtenir d'observation astronomique depuis deux jours, le navigateur ne peut se fier qu'à sa propre estime et, cette fois-ci, les dauphins ne viennent pas l'aider à parer les dangers. Jouant d'audace, conforté par un point d'étoiles saisies au vol dans une éclaircie, il passe au milieu des cailloux, entre Samres et l'île Auckland.

Même si le froid n'est pas très vif, 9 °C dans la cabine, l'humidité a envahi le bord, imbibe les vêtements, poisse tout, cette humidité gorgée de sel dont on ne parvient pas à venir à bout. Pourtant, malgré ce pénible inconfort et les prémices de l'hiver austral, Bernard est saisi d'une redoutable tentation. Il scrute le globe avec,

au bout du Pacifique, le Horn. Fasciné, au-delà de toute raison, il songe : « Peut-être faut-il aller plus loin encore en regardant la mer[3]. »

Dans un éclair de lucidité, il admet qu'il est au bord de l'épuisement. Il se nourrit mal. Il n'a plus le courage de cuisiner, si même il en avait le temps. Ce marin méticuleux en arrive même à négliger l'entretien de son cher voilier. Le 16 mai, *Joshua* se retrouve pour la troisième fois quille en l'air, puis à nouveau le 5 juin, alors que, par 34° de latitude, le navigateur peut espérer être sorti des parages les plus meurtriers. « C'était un coup de vent de nord-ouest qui a tourné à l'ouest puis au sud-ouest, créant des lames croisées. *Joshua* s'est fait matraquer par bâbord par une énorme déferlante », me racontera-t-il. Le ketch chavire, quille presque à la verticale. Moitessier, qui était sur sa couchette, se retrouve plaqué au plafond, étouffé par deux matelas, deux gros sacs à voile, écrasé par une caisse à outils de 15 kilos surgie des fonds. Mais les mâts, ces poteaux téléphoniques mis au rebut par les PTT et achetés par impécuniosité, sont toujours là. Le bilan aurait pu être plus sévère : quatre voiles défoncées, qu'il remplace, trois haubans cassés, qu'il répare. Le bateau est fatigué. Bernard aussi. Il incline son cap vers le nord-est pour gagner des latitudes plus paisibles. Il prolonge pourtant sa route dans les vents d'ouest afin de dépasser largement la longitude de Tahiti. Lorsqu'il peut revenir vent portant vers Papeete, il fait route au nord-ouest. Il retrouve enfin le tiède alizé : « Quand j'ai ramassé le premier poisson volant sur le pont, j'ai failli pleurer. » Il a rejoint les brises favorables qui offrent un paradis à la navigation. Pendant seize jours, il se repose, dort, se nourrit, laisse le chaud soleil des tropiques lui redonner des forces.

Le 21 juin au matin, le ketch entre dans la passe de Papeete, accède à la rade protégée par deux avancées de récifs. Les

plaisanciers au mouillage le long du quai aperçoivent la coque rouge maculée de traînées de rouille, les voiles grises et déformées. L'un deux crie : « Moitessier ! C'est Moitessier ! » Après dix mois de mer, presque jour pour jour, l'homme, vêtu d'un vieux short, longue barbe grisonnante, cheveux hirsutes, maigre, bronzé, muscles saillants, jette son ancre, lance une amarre. Parmi ceux qui la saisissent, Pierre Deshumeurs, son vieux complice du *Snark*, d'autres copains rencontrés naguère au hasard des escales. Ils montent à bord. Après trois cents jours de mer, pour la première fois, *Joshua* est immobile. Et Bernard le solitaire raconte, raconte, dans une bonne odeur de café, de tabac, dans une précieuse chaleur d'hommes et d'amitié…

Les droits d’auteur au pape

Tandis que Moitessier poursuivait sa route dans les tempêtes d’automne de l’océan Indien, Robin Knox-Johnston achevait son périple. Le 12 avril, un cargo aperçoit *Suhaili* près des Açores. Le 22 avril, le ketch, mené avec une courageuse opiniâtreté, arrive à Falmouth après trois cent treize jours de mer. Comme Knox-Johnston en rêvait, c’est bien un Anglais qui a conquis la gloire d’être le premier à réussir le tour du monde en solitaire et sans escale. Anobli par la reine, il devient sir Robin.

Nigel Tetley espère, lui, être le plus rapide. Il se sent toutefois menacé par Crowhurst, dont le *Teignmouth Electron* fait figure de possible vainqueur. Malgré l’évidente fatigue de son trimaran, Tetley tente de forcer la chance. Les avaries du multicoque s’aggravent jusqu’au démantèlement et au naufrage, à proximité des Açores, presque à portée de l’arrivée. Tetley est recueilli le lendemain par un pétrolier. Quant à Crowhurst, si les positions qu’il a données sont exactes, il conquerrait à la fois la célébrité et l’argent. Mais Chichester, qui s’est fait communiquer les messages du navigateur, subodore une supercherie. Le 10 juillet, l’officier de quart du bâtiment de commerce *Picardy* aperçoit un trimaran à la dérive. Envoyé sur le multicoque déserté, le capitaine en second

Joseph Clark découvre deux journaux de bord. L'un dévoile une navigation imaginaire, l'autre un parcours réel qui n'a jamais quitté l'Atlantique. La dernière position date du 1er juillet. Donald Crowhurst a mis fin à son imposture.

Lorsque *Joshua* a quitté Plymouth, Françoise a abandonné la maison de Bandol et s'est installée à Mantes : une femme médecin créait un cabinet d'électroencéphalographie et lui proposait un emploi et un appartement. Dès l'arrivée de Bernard à Papeete, Jean-Paul Aymon, rédacteur en chef à *France-Soir* et lui-même plaisancier, emmène Françoise à Tahiti. Son mari n'est plus le yogi apparu sur les photos de son amarrage après dix mois de mer. Il a coupé sa barbe et sa tignasse, il est rasé de frais, impeccable. « Nous nous sommes retrouvés très émus, très anxieux, mais fous de joie », affirme-t-elle. Françoise doit rentrer en France reprendre son travail. Bernard, raconte-t-elle, promet : « Pendant que je vais écrire le livre, tu vas t'occuper des films et dans un an, nous aurons fini le livre et les films et nous pourrons repartir[1]. » Bizarrement, dans ses écrits, Bernard ne fait aucune allusion à ces retrouvailles.

Deux ans s'écoulent. Et les relations entre Bernard et Françoise connaissent une tout autre évolution. Sans doute le marin a-t-il besoin de prolonger encore la solitude vécue sur les océans. Ses liens se distendent avec l'épouse dont pourtant, après Tahiti-Alicante, il parlait avec une émouvante tendresse : « Nous avons choisi des chemins différents[2]. » En 1970, Tabarly participe à la course Los Angeles-Tahiti. Alain Colas a décidé de disputer la même épreuve, a loué un voilier, *Narragansett.* Françoise fait partie de l'équipage, un moyen de revoir son mari et peut-être de rétablir son ménage. L'accueil qu'elle reçoit à bord de *Joshua* est dépourvu de toute ambiguïté.

À Tahiti, *Joshua* a fait toilette, a été caréné grâce à la marine nationale. Moitessier peut alors s'attaquer à l'écriture de *La Longue Route* : dans les cassettes envoyées au passage de Bonne-Espérance, il a demandé à Jacques Arthaud de réserver ce titre pour le récit de sa navigation. Mais le héros du Golden Globe se trouve moins à l'aise devant ses pages blanches que face aux coups de vent des mers australes. L'évocation de son périple ne saurait se limiter à une simple retranscription d'un journal de bord. Son texte doit dévoiler la dimension de sa quête d'absolu, expliquer sa décision de continuer à ceux qui persistent à ne pas comprendre. C'est le cas d'Alain Gliksman : pour ce coureur en haute mer, toute participation à une compétition ne doit avoir qu'un but, la victoire. Avec gentillesse, Bernard lui confie : « Je sors de l'eau. J'ai nagé près d'un kilomètre le long du récif de corail, j'ai l'impression que c'était aussi émouvant qu'une entrée triomphale à Plymouth. »

Lors de la signature du contrat qui le lie à son éditeur, Moitessier avait prévu qu'il fournirait le texte de son livre six mois après son arrivée. Mais il constate : « Dix mois de solitude sur un bateau qui cherche son chemin entre ciel et mers, c'est quasiment inexprimable dans sa vraie plénitude. […] Ce voyage, à la fois physique et intérieur, était fait de gestes trop simples et d'émotions trop intenses pour pouvoir se transcrire dans nos pauvres mots de tous les jours[3]. » Il sollicite de ma part un coup de main : « Essaie de me mettre ce plan en forme d'une manière aussi claire que possible en précisant les points importants. Si tu peux retrousser tes manches pour équilibrer ce plan et le compléter, je suis sûr que j'arriverai à pisser une bonne qualité d'encre. »

Dans une très longue lettre datée du 19 septembre 1969, j'essaie de l'aider à démarrer son bouquin, à se décoincer. Bernard me

répond, par retour du courrier : « Je me suis mis au boulot, à bloc, avec des hauts et des bas. » L'écriture de *La Longue Route* exige, de sa part, un travail acharné.

Entre-temps, Moitessier s'est offert une petite récréation : en 1969, Éric Tabarly arrive à bord de son trimaran de 20 mètres, *Pen Duick IV*, en compagnie de ses équipiers, Olivier de Kersauson, Jean-Michel Carpentier, Alain Colas. Bord à bord se trouvent le fruste et robuste coffre-fort d'acier et la futuriste libellule d'aluminium, le navigateur philosophe à la recherche de sa vérité et le Breton musclé, râblé, avide de performance et de victoire. Les deux hommes ne se connaissaient pas. Après les réceptions officielles auxquelles le vainqueur de la transat ne peut échapper, les deux navigateurs se retrouvent sur l'un ou l'autre de leurs bateaux, échangent leurs conceptions fort éloignées, s'en amusent. Tabarly projette à cette époque un tour du monde en solitaire contre les vents dominants. L'expérience de Moitessier dans les mers australes l'intéresse. Tabarly s'étonne du style de *Joshua*, de son intérieur confortable dans sa simplicité : petits rideaux installés par Françoise devant les hublots, bibliothèque bourrée de livres, larges couchettes. Moitessier est subjugué par l'avant-gardisme technique de *Pen Duick IV*, l'abondance de winches, le gréement sophistiqué, les voiles lattées, l'aménagement qui s'apparente plus à la carlingue d'un avion de chasse qu'au luxe d'un yacht. Alain Colas, appareil photo à la main, carnet de notes à portée de crayon, est un témoin attentif des rencontres entre ces deux marins. Il s'en fait l'écho dans la revue *Neptune nautisme*. Kersauson lui aussi prend cliché sur cliché et adresse un article à *Paris Match*. À propos du tour du monde contre les vents dominants envisagé par Tabarly, Bernard me confie son opinion : « Son projet est fantastique et je ne sais qu'en penser. Il me paraît impossible de rester pendant tout un tour du monde au sud

du 40e parallèle, d'est en ouest, à louvoyer. Quant à essayer de profiter de quelques périodes de vents d'est en descendant vers 60° sud… » Il conseille à Éric d'équiper son futur bateau d'un bout-dehors, dévoile ses petites astuces : les vieux journaux sur le plancher de la cabine pour absorber l'humidité, les caleçons longs pour rester au chaud, les bottes tout en caoutchouc car les bottes entoilées ne sèchent jamais. Il conseille à Éric la pratique du yoga.

Moitessier, Tabarly et ses équipiers embarquent ensemble sur *Maylis* pour une croisière aux îles Sous-le-Vent. *Maylis* est un superbe ketch de 20 mètres, au gréement traditionnel. Son propriétaire, Marc Darnois, est un héros de la guerre, qui a laissé une jambe dans la bataille contre les Japonais, et qui maintenant déploie son immense charme au service des relations publiques de la Polynésie. La croisière est un succès. Côte à côte, Éric, biceps gonflés, fleur de tiaré sur l'oreille, et Bernard, maigre et musclé, pèsent sur les drisses, bordent le foc. Moitessier séduit ses compagnons par la chaleur de son amitié, par les récits de sa vie de vagabond ou d'enfant d'Indochine, les étonne par son adresse et sa souplesse lorsqu'il tient son paquet de tabac entre ses orteils et roule sa cigarette d'une seule main.

Lorsqu'il a connaissance des commentaires qui accompagnent les photos envoyées par Kersauson à *Paris Match*, Bernard s'indigne : Olivier l'a qualifié de « hippie ». Le 27 novembre 1969, dans une longue missive adressée à l'hebdomadaire, Moitessier récuse cette dénomination :

> Je ne sais pas si un « Hypie » (je ne suis pas sûr de l'orthographe) fait de l'école de voile, écrit des livres, fait des films et de la photo, des articles spécialisés. […] Pour le grand public, il est probable que le mot « Hypie » est associé à l'idée de drogue et de fainéantise. Or je ne me suis jamais drogué, si ce n'est en fumant mon paquet de bleu en trois jours, et je ne suis pas plus fainéant que la moyenne.

Il s'inquiète surtout à la pensée que, si leurs camarades de classe leur jettent à la figure « Ton père est un hippie », les enfants de Françoise puissent souffrir de cette assimilation à une acception « drogué-fainéant-voyou ». Il est également choqué que Kersauson ait osé dire que *Joshua* était un bateau dépassé, et il défend les qualités de son ketch, conçu pour la croisière sûre et confortable, non pour la course. De fait, le voilier dessiné par Jean Knocker donne naissance à une série que Fricaud construit. Dans une lettre du 16 juin 1971, Françoise m'annonce la sortie du quarante et unième exemplaire.

Alain Colas a épousé, lui aussi, le point de vue de Kersauson : « J'allais le voir assez régulièrement sur *Joshua* à l'époque où il écrivait *La Longue Route*. J'ai cessé de lui rendre visite lorsqu'il s'est mis à me parler de "joints", de "trip", de "déplane" et de "président hippy". »

À la fin de 1969, Bernard passe quelques semaines en France, dans la plus totale discrétion. Il refuse d'aller au Salon nautique, comme son éditeur le lui demande. Il se terre chez Françoise, dans l'appartement qu'elle habite à Mantes. Nous allons y dîner : c'est une émouvante soirée au coin du feu. Puis Bernard repart pour Tahiti et Françoise nous écrit : « Moi, je continue à essayer de vivre ici et cela me semble de plus en plus dur. » Les images tournées durant la longue route possèdent une force et une beauté exceptionnelles, réussite d'autant plus étonnante que son auteur n'avait jusqu'alors jamais tenu une caméra. Bernard donne à Françoise le soin d'exploiter son film. Après un minutieux travail de montage, le film doit être projeté à la salle Pleyel, et Françoise me confie son inquiétude de devoir le présenter :

5 octobre 1971

> Je t'avoue que j'ai de plus en plus la trouille car je n'ai rien pour faire une bonne conférencière d'une part, et je me sens complètement abandonnée par Bernard. J'espérais qu'il reviendrait quand même quelques jours en France, heureux de voir son livre imprimé et son film sur un écran.

Elle le lui a écrit. Il n'a pas répondu.

Face à l'immense salle Pleyel, Françoise, toute petite dans un coin de la scène, a du mal à maîtriser son émotion malgré le soutien des amis présents dans la salle. La soirée rencontre un grand succès. D'autres projections auront lieu, un peu partout en France, en Suisse, en Belgique, toujours présentées par Françoise. Le film monté avec l'aide de Jean-Marie Perthuis obtient à Toulon le deuxième prix au Festival du film de mer et d'exploration.

Entre Bernard et moi, les échanges de lettres se sont poursuivis :

> 22.3.1970
>
> J'ai lu hier, puis de nouveau ce matin, ton article de *Neptune*. Tu y as dit exactement *tout* ce qu'il fallait dire. […] Tu as senti à travers un individu qu'il s'agissait là d'une chose universelle et tu as su le faire sentir. […] J'ai envoyé le chapitre 10 (Bonne-Espérance) chez Arthaud. Tu serais chic de m'en parler, je suis très isolé ici et parfois je me décourage. Le chapitre 11 est en route depuis un mois… pas terminé parce que très difficile. Je travaille dur sur le 11. Je suis un peu devant un mur avec ce putain de 11.

Parmi les livres que Moitessier a lus et relus pendant son tour du monde et demi figurait *Les Racines du ciel.* J'achète un autre livre de Romain Gary et vais lui rendre visite dans l'appartement que Gallimard met à sa disposition, rue du Bac. L'écrivain, après une aimable dédicace, m'offre, pour Moitessier, un autre de ses livres. J'expédie les ouvrages à Papeete, où les difficultés d'écriture de Bernard persistent :

> 8 septembre
>
> J'ai bien reçu les deux bouquins de Romain Gary. […] Je n'y vois pas très clair en ce moment, et j'ai peur que cet état dure encore longtemps si je ne suis pas aidé […]. Je ne vois pas à qui m'adresser sinon à toi.

30 septembre

Je ne t'ai pas écrit tout de suite à cause de ce putain de chapitre qui me rendait dingue (le 19, Le temps de choisir) et qui m'a pratiquement épuisé. […] Ci-joint, à titre strictement confidentiel, le premier jet du chapitre 19, et une seconde version de ce même chapitre, rétrécie. Arthaud a le même chapitre… mais dans une troisième version. […] Ce chapitre 19 est excessivement difficile à écrire : la marge est très réduite entre le sublime et le grotesque.

25 octobre

Je suis allé me reposer un peu sur un atoll (par avion) mais n'ai pas les idées beaucoup plus claires. T'en fais quand même pas trop, je finirai par y arriver. Sais pas encore comment.

Durant l'été 1971, le difficile travail d'écriture est presque terminé, au grand soulagement de son auteur : « Deux années de douleurs, mais aussi de joies indescriptibles pour recréer dans *La Longue Route* ce que je pensais être le fidèle reflet du fabuleux sillage. […] Bientôt déferleraient de substantiels droits d'auteur. Le gros paquet ! Avec ça, plus de soucis jusqu'à la fin de mes jours [4] ! »

Soudain, au moment d'expédier son manuscrit, Moitessier est saisi par une sorte de révélation : il tient à donner à son message une ultime dimension. Il écrit à son éditeur Jacques Arthaud : « Veuillez verser au pape toutes les sommes à venir me revenant sur la vente de ce bouquin (droits français et étrangers). » Dans *Tamata et l'Alliance*, Bernard explique cette surprenante décision : « *La Longue Route* devait peser le même poids que le voyage. Accepter mes droits d'auteur reviendrait à me renier, à effacer implicitement tout le sillage depuis Plymouth. » Par ce geste spectaculaire et symbolique, Moitessier veut marquer le souci que devraient avoir tous les hommes de sauver la planète, de participer à la création du monde. Il entend crier que l'Occidental court dans une fausse direction. L'association Les Amis de la Terre aura pour mission de veiller à ce que le Vatican utilise cet argent « pour aider à

reconstruire le monde ». L'un des créateurs des Amis de la Terre est Alain Hervé. Avec sa femme et son cousin Bernard Pichard, ce journaliste est allé de Granville à Tahiti à bord de son voilier *Aventure* au moment où Bernard et Françoise effectuaient le même voyage. Alain Hervé a publié son récit aux éditions Arthaud en janvier 1970, sous le titre *Au vent d'Aventure*, puis s'est impliqué dans les mouvements écologistes, prenant la rédaction en chef de la revue *Le Sauvage*. Il est donc tout naturel que Moitessier pense à lui pour que soient respectées ses volontés.

La Longue Route paraît en octobre 1971. Dans le dernier chapitre, les droits d'auteur légués au pape symbolisent « la petite flamme de spiritualité qui subsiste encore chez les peuples de l'Occident ».

Le message que le concurrent du Golden Globe avait envoyé en baie du Cap, annonçant qu'il continuait, toujours sans escale, « pour sauver son âme », avait provoqué un énorme brouhaha médiatique. Bernard escomptait que son renoncement à ses droits d'auteur rencontrerait lui aussi un immense écho.

Mais rien. Le silence. L'indifférence. Jacques Arthaud a signalé à l'évêché de Grenoble le pactole mis à la disposition de la papauté. Deux ans après la parution du livre, l'argent dort toujours dans les comptes de l'éditeur. Ni le Vatican, ni les Amis de la Terre n'ont jugé bon de se saisir du don qui leur était dévolu, de donner le moindre retentissement au message que Bernard Moitessier a voulu communiquer : « Je ne m'attendais quand même pas à un échec aussi absolu, ce calme plat intégral qui avait suivi ma tentative de faire bouger les consciences [5]. »

Il a péché par naïveté. Les médias n'ont pas accordé à l'idée généreuse de Bernard tout le retentissement qu'il en espérait. Le renoncement à la gloire au milieu des océans, lors de la navigation en solitaire la plus impitoyable, possédait tous les ingrédients

romanesques propres à exciter la verve des journalistes et à frapper les imaginations populaires. Il n'en va pas de même si un auteur, s'appellerait-il Moitessier, est assez bête pour abandonner ses droits, serait-ce au pape, avec l'illusion qu'ils contribueront à sauver la planète. Le message est complexe, impossible à expliquer en phrases simples et convaincantes. Pourquoi, en France, l'homme de la rue, qui lutte durement pour gagner son pain quotidien, serait-il touché par l'initiative un peu farfelue d'un navigateur qui coule des jours paisibles sous le soleil des tropiques ?

Le marin-écrivain est déçu. En outre, il subit le contrecoup de l'immense fatigue provoquée par les dix mois passés en solitaire dans les mers australes, puis par l'écriture de son livre. Commence pour lui une période encore plus difficile à vivre, celle du doute.

Les années hippies

Le monde change. Pas toujours en bien. Tahiti est submergé par une vague de modernisme liée aux essais nucléaires : militaires, marins, scientifiques ont apporté beaucoup d'argent et un nouveau mode de vie. Papeete, tranquille bourgade tropicale endormie dans le charme et l'indolence, devient une ville presque comme les autres. Avec des voitures, des embouteillages, du bruit. Le quai en terre et enrochements, devant lequel venaient mouiller les goélettes des îles et les rares yachts de passage, est gagné par le béton. Les jolies maisons coloniales en bois qui s'alignaient sur le front de mer, avec leurs boutiques, leurs bistrots et leurs petits restaurants, font place, les unes après les autres, à des immeubles d'une affligeante banalité. Les arbres qui ombrageaient la rue sont sacrifiés au profit d'une grande artère à quatre voies dévolue à la circulation.

Ces concessions au « progrès » indignent Moitessier.

La révolution étudiante de Mai 68 était une brutale réaction contre la société. Elle s'était produite peu après la naissance, aux États-Unis, de la mouvance hippie. Dans les pays occidentaux, les mouvements écologiques s'amplifient. Pour certains, il devient à la mode de partir pour le Larzac élever des chèvres et fabriquer du fromage, d'autres construisent des voiliers en espérant couler dans

les îles du bout du monde une existence oisive loin des contingences.

Les navigateurs qui croyaient avoir échappé à Papeete à la course à l'argent et aux contraintes du monde occidental sont rattrapés par les bâtisseurs du futur. Ils vivaient paisiblement à bord de leurs voiliers, se réunissaient le soir à l'ombre des pandanus pour bavarder. Ils subissent maintenant le grondement des bulldozers, la poussière qu'ils soulèvent, et voient s'abattre les uns après les autres les arbres sous lesquels ils aimaient s'abriter du soleil. À l'initiative de Moitessier, le plus prestigieux d'entre eux, ils adressent aux autorités une lettre de protestation. Ils suggèrent : « Il n'est pas encore trop tard pour améliorer le quai inhumain qui nous a été imposé. » Faute de mieux, ils improvisent un petit jardin, au bord de l'eau, pour s'isoler, autant qu'il est possible, du brouhaha de la chaussée. Ils y plantent des bananiers, y importent des touffes d'herbes. Près de la « clé à molette », surnom donné au monument au général de Gaulle dressé au bout du quai, ils se retrouvent au crépuscule, discutent, reconstruisent le monde, pas seulement en buvant des cocos. Bernard l'avoue : « Jusqu'à la fin de mon travail d'écriture, j'avais prudemment résisté à la tentation du "petit joint" très en vogue à cette époque sur le front de mer. […] L'herbe magique circulait en liberté parmi la bande de copains et j'étais rarement le dernier à saisir au passage la fumette au goût d'Orient[1]. »

Dans *La Longue Route*, Moitessier expose le résultat de ses cogitations : « Je songe au jour où un pays du monde moderne aura pour président un hippy avec des ministres va-nu-pieds. Je demanderai tout de suite ma naturalisation. » Bernard est dans sa logique de pensée en épousant la cause très légitime de ceux qui ne

sont pas d'accord « avec les destructions physiques et spirituelles de la course au progrès ».

La municipalité de Papeete a en partie entendu les revendications des usagers du port. La double voie est bordée d'arbres, un jardin, des pelouses s'étendent entre la route et le quai. Il n'empêche : Papeete, le Papeete de jadis, de Gerbault, de Le Toumelin, du premier séjour des Moitessier, est mort.

Au mois de mai 1970, une jeune femme s'approche de Bernard. Elle s'appelle Hélène, arrive de Guadeloupe, est de père roumain et de mère française. Elle parcourt le monde, éprise de poésie, et son maigre bagage est surtout riche de recueils de poèmes, Verlaine, Rimbaud, Baudelaire, etc. À Pointe-à-Pitre, Henry Wakelam relevait alors un incroyable défi : il avait racheté l'épave d'un navire de 40 mètres, s'employait à la renflouer, la réparer, la réarmer. Hélène voulait se rendre en Australie pour y trouver du travail. Henry lui a recommandé : « Passe par Tahiti, va voir mon copain Bernard. » Le propos n'était pas dénué d'arrière-pensée. Henry a un côté un peu satanique et ce n'est pas un hasard s'il a appelé son nouveau bateau *Lucifer*. Deux ans plus tard, il m'avouera en riant : « Je savais que c'était le type sexuel de Bernard ! »

Lorsque Moitessier rencontre Hélène, il est en train d'écrire les derniers chapitres de son livre. La jeune femme trouve un petit faré, au bord du lagon, à portée de vélo de *Joshua*. Bernard répare le toit de la maison, s'y installe, pédale chaque matin pour aller à bord de son bateau noircir quelques pages. Très vite, sa compagne est enceinte. Pourtant, Bernard et Hélène sont bien conscients de la précarité de leur relation : « J'ai dit que j'aurais toujours besoin de ma liberté[2]. » Hélène l'a compris dès le premier jour. Cette perspective d'enfant, d'abord une surprise, devient peu à peu, pour le futur père, une précieuse promesse. Hélène n'a aucunes

ressources. Elle vit de petits boulots. Et si, comme il est probable, son compagnon les quitte, elle et son enfant, pour Dieu sait quelle nouvelle aventure, que deviendra-t-elle ? Au moment de boucler son livre, d'offrir ses droits d'auteur au pape, un scrupule ronge Bernard : a-t-il le droit de priver de cet argent la maman et le bébé ?

Un soir, à la veille d'expédier le dernier chapitre, Bernard pose la question : la sécurité offerte par les droits d'auteur ou le saut dans l'inconnu ? La réaction de la jeune femme est sans ambiguïté : « Moi qui étais si fière de porter un enfant de ton sang ! Et tu te dérobes au premier vrai combat[3]. » Le lendemain, l'ultime chapitre part pour Paris. Une note pour Jacques Arthaud y est jointe : « Versez mes droits au pape. »

Le 3 octobre 1971, Hélène accouche de jumeaux. L'un d'eux meurt deux jours après sa naissance. Le second, Stephan, survit après quarante jours en couveuse. Bernard devient un père affectueux, attentif à former le « petit d'homme », à l'image du héros du *Livre de la jungle*, l'une de ses lectures favorites. Bientôt, il lui fabriquera son premier lance-pierres.

Dans une lettre de six pages, il annonce à Françoise sa rencontre avec Hélène, la naissance de son fils. Inconscience ou ingénuité, il lui demande d'envoyer de la layette, introuvable à Tahiti ! Françoise doit l'admettre : « Mes relations avec Bernard se noyèrent dans le temps qui passe[4]. »

À Papeete, dans l'éternelle douceur tropicale, les années s'écoulent sans qu'on y prenne garde. Bernard est occupé à ne pas faire grand-chose d'autre que regarder pousser l'enfant, donner un coup de main à Jésus, un copain qui se construit un bateau, refaire le monde en fumant des joints.

Il se trouve que, depuis quelque temps, Bernard et moi sommes fâchés. Il semble que je lui aie fait part de mon désaccord sur

certaines des positions qu'il avait prises. Peut-être ai-je dit que je désapprouvais les sentiments qu'il affiche à l'égard des journalistes. À l'exception de quelques-uns qui trouvent grâce à ses yeux, il ne les ménage guère dans les cassettes envoyées devant Le Cap : « La presse est constituée d'une bande de minables. » Le jugement est à la fois injuste et peu nuancé. Car, tout en proclamant son mépris, Moitessier n'est pas mécontent que les journaux, les radios parlent de lui. Il n'a pas refusé de percevoir les droits que son éditeur a obtenus pour lui en vendant au prix fort ses photos à *Paris Match*, des extraits de ses cassettes à RTL, une partie de son journal de bord à *France-Soir*. Il ne devrait pas oublier que la notoriété qu'il tire de cette publicité contribue à la vente de ses livres. Peu importe, nous sommes fâchés ! Bernard a décidé :

> 26 juin 1971
>
> Voilà comment on va faire, tous les deux : on met à la cape, chacun de son côté, on attend la sortie du bouquin, on verra alors d'où reviendra le vent, et les choses trouveront toutes seules leur place, sans explications (je veux dire sans avoir besoin d'explications).

Notre silence respectif dure près de six mois. Je lui envoie, le 2 décembre, une très longue lettre. Je conclus :

> Je ne cherche pas à défendre les petits camarades de la presse, de la radio, de la télé. D'abord, ils sont assez grands pour se défendre tout seuls. Mais il faut leur rendre une certaine justice : mis en face de ta décision, de tes positions philosophiques, et passant outre aux insultes dont tu les abreuvais, ils ont eu l'intelligence de comprendre la signification de tes décisions et l'élégance d'en donner une image flatteuse, en s'efforçant de convaincre un public, *a priori* choqué et réticent, que Moitessier était un homme à la fois sincère, lucide et sympathique. Tu peux toujours me dire que ça, tu t'en fous, mais nous savons parfaitement, toi et moi, dans le fond de notre cœur, que ce n'est pas vrai.

À Papeete, Bernard traîne, un vieux chapeau de paille abritant son visage, pieds nus, vêtu d'un short délavé. On pouvait penser que, son livre achevé, il réarmerait son ketch, partirait retrouver la

mer qu'il aimait. Au lieu de cela, il semble se laisser vivre sans but bien défini, ne naviguant plus et négligeant l'entretien de *Joshua*. Le voilier offre un triste aspect, avec ses coulées de rouille, ses peintures défraîchies, ses filins grisâtres. Bernard Moitessier, marin emblématique, va-t-il passer le reste de sa vie à palabrer sur l'avenir du monde avec une bande de copains en se roulant des pétards ?

Suvarov, l'atoll magique

Il était temps que Moitessier prenne conscience que les parlotes et les fumettes ne mènent pas loin. Le navigateur qui a, durant sa longue route, frôlé la « quatrième dimension » et entrevu le temple caché dans la forêt a poursuivi sa quête après avoir achevé l'écriture de son livre. Pour nourrir les conversations interminables au bord du quai, pour atteindre à la sagesse, pour comprendre l'univers, cet ancien cancre lit avec l'avidité d'un autodidacte qui, à près de 50 ans, veut apprendre toute la philosophie. Il lit Confucius et Lao-tseu, Lanza del Vasto, René Guénon, Shri Aurobindo, Gurdjieff, bien d'autres encore chez qui il espère trouver des réponses à ses questions. Le doute subsiste. La déprime guette.

Le nom qui déclenche la réaction salvatrice est Suvarov.

Suvarov est, pour toutes sortes de raisons, un lieu « magique », une expression que l'on retrouve souvent sous la plume de Moitessier. Dépendant des îles Cook, situé à 200 milles de l'île habitée la plus proche, à mi-chemin entre Tahiti et les Samoa, cet atoll, à l'écart des routes de navigation, est peu fréquenté. C'est pourtant l'un des plus beaux endroits du monde. Le lagon mesure près de 50 milles de circonférence et est protégé par un récif et des « motus », terme désignant en Polynésie les îlots qui forment la

couronne d'un lagon. Les découvreurs de cet atoll manquaient d'imagination lorsqu'ils ont baptisé ses principaux sites. La passe qui permet d'accéder au lagon, d'un abord assez aisé, est balisée en plein milieu par un rocher nommé Entrance Island. L'île principale, de 800 mètres de long, devant laquelle mouillent les rares visiteurs, est Anchorage Island. Les sept îlots au nord-est s'appellent Seven Islands.

En 1952, un ancien marin néo-zélandais, Tom Neale, alors âgé de 50 ans, décida de vivre en ermite sur cette île déserte. Il y séjourna, avec quelques interruptions, pendant près d'un quart de siècle, jusqu'à ce qu'un cancer, en 1977, le contraigne à aller mourir à Rarotonga. Pendant toute son existence solitaire, Tom Neale a fourni un travail énorme pour parvenir à survivre dans un atoll pauvre en ressources naturelles, charriant de la terre pour cultiver un jardin, créant un poulailler, pêchant, reconstruisant avec obstination la jetée régulièrement emportée par les cyclones, et surtout développant une certaine philosophie de l'existence. Tom Neale n'était pas un bavard, et il prouvait ses idées par l'action. En 1966, il a publié un récit de son expérience.

Un tel personnage, la façon dont il participait à la création du monde, ne pouvaient que fasciner Moitessier. Dans les périodes de doute qui, régulièrement, ont traversé sa vie, Bernard a toujours été à la recherche de guides, à la rencontre de personnages d'exception. En Indochine, ce furent les pêcheurs du golfe de Siam, Assam la vieille nounou, Abadie. En Afrique du Sud, Wakelam. Bientôt, ce sera Phil, un Israélien de passage à Tahiti, qui lui dira : « Le chercheur de vérité trouvera toujours un maître sur son chemin. »

Lorsque Bernard se réveille de sa période d'oisiveté, sa décision est brutale : il faut fuir Papeete et son atmosphère émolliente, et pour cela remettre le ketch en état de naviguer. Pendant trois ans, il

a négligé *Joshua*. Un bateau en acier ne pardonne pas le manque d'entretien. Piquer la rouille, peindre, réviser le gréement, les voiles, nécessiteront près d'un an de labeur.

Enfin, en 1973, le cap est mis sur la Nouvelle-Zélande où Bernard et Hélène espèrent trouver un climat et un milieu plus favorables à leur vie intellectuelle et à l'épanouissement de Stephan. Sur le voilier embarquent Bernard, Hélène, Stephan bientôt âgé de 2 ans, et Miguel, un solide équipier américain tombé amoureux de *Joshua*. Presque sur la route se trouve Suvarov : visiter l'atoll magique, connaître son ermite, découvrir sa vérité s'imposent avec urgence.

Dès l'arrivée à Suvarov, c'est « un éblouissement ». La traduction française du livre de Tom Neale, *Robinson des mers du Sud*, parue en 1982, comporte une postface de Moitessier : « Suvarov était devenu un atoll magique. Là, très simplement, avec ses mains, sa conscience et son courage, avec sa pelle magique et sa machette magique, avec sa sueur et avec son amour, un homme avait participé à la création du monde. » *Joshua* reste trois mois à Suvarov. Il est mouillé la plupart du temps devant un motu que Bernard et Hélène baptisent l'île aux Oiseaux à cause des colonies de sternes qui y nichent. À coups de machette, de barre à mine, de pioche et de pelle, Bernard et Miguel défrichent, aèrent le sous-bois et plantent cent trente cocos germés afin de donner naissance à une cocoteraie. Et là, Moitessier fait une découverte stupéfiante : de l'eau douce dans un atoll ! Il a creusé un puits dans l'île aux Oiseaux. Et l'eau qui a suinté, au fond, est de l'eau douce. Il expliquera le phénomène, bien des années plus tard, dans un article paru en mars 1988 dans *Neptune yachting* : « À première vue, l'eau ne peut pas exister sur les atolls. […] Mais là, sans faire de bruit, un petit miracle a dit "non" au gros bon sens : à la saison des pluies, l'eau du ciel pénètre le

sable et se pose tout doucement sur l'eau de mer. Plus légère que l'eau salée, elle flotte alors à la surface de l'eau salée. »

Le séjour en Nouvelle-Zélande ne comble pas les espoirs qu'y avait placés Bernard : « Je tournais en rond. Je ne savais que faire de ma vie. » Hélène l'encourage à partir pour Israël. Une nouvelle fois, la maman de Stephan se révèle une femme d'une qualité exceptionnelle. Toujours, au moment opportun, elle donne à son compagnon le bon conseil, au mépris total de son intérêt personnel. Comme elle a incité Bernard à renoncer à ses droits d'auteur, quitte à subsister dans le dénuement, elle n'a pas non plus hésité à embarquer sur le ketch pour la traversée vers Suvarov et la Nouvelle-Zélande alors qu'elle n'a jamais navigué. Maintenant, elle accepte de rester seule avec son fils et dit à Bernard : « Phil est un sage. Il t'a invité dans sa communauté. Rejoins-le. »

Moitessier passe par Paris, demande à son éditeur de virer à son compte les droits que le Vatican a négligé d'encaisser. Les ventes ont dépassé cent mille exemplaires en trois ans. L'auteur devient soudain riche. Cette aisance n'est que provisoire. Malgré la frugalité de son existence, vivre uniquement sur ses droits, en Polynésie où tout est ruineux, avec une famille et un bateau à entretenir, épuise bien vite ses ressources.

Bernard m'écrit :

> 21 septembre 74
>
> Je suis encore en France pour quelques semaines et cela me ferait très plaisir de vous revoir, Dany et toi. Mais à une seule condition : que tu t'appelles seulement Jean-Michel, sans nom de famille : autrement dit que je te voie en tant que copain, pas en tant que journaliste. Je t'embrasse.

Le rencontrant chez Arthaud, je demande à Bernard de venir dîner. Dany est alors occupée à des travaux de peinture dans l'appartement de sa mère. Je lui téléphone pour la prévenir. Ici se

place une plaisante anecdote. Nous habitons alors au cinquième et dernier étage d'un immeuble très bourgeois, avenue Marceau. Ayant abandonné sa peinture, Dany fait des courses pour le dîner. Elle achète une tarte à une pâtisserie proche de chez nous, l'y oublie. S'étant aperçue de sa distraction, elle retourne à la pâtisserie où on lui dit que le commis est allé porter le paquet à notre appartement. Dany croise alors le garçon, qui lui annonce : « J'ai déposé votre gâteau. » Il ajoute, avec un air bizarre : « Votre invité est déjà arrivé. »

Dany trouve Bernard allongé sur le palier, pieds nus, la tête sur une besace, expliquant : « Il ne faut jamais manquer une occasion de se reposer ! »

Moitessier va rester deux mois et demi en Israël, dans la petite communauté animée par Phil : « J'étais complètement à zéro. Il me fallait aller à Jérusalem, c'était ma dernière cartouche[1]. » Après Assam, Abadie, Tom Neale, Phil se révèle le nouveau guide qui vient au secours de ce perpétuel angoissé. Le programme imposé dans la communauté est sévère : lever à 4 heures, méditations chaque jour à l'aube, rédaction d'un journal. Les exercices spirituels, les enseignements inspirés de Gurdjieff, se prolongent par le travail de la terre, une intense activité physique exercée avec une constante conscience de son action.

Avant de quitter Israël, Bernard parcourt le désert avec un groupe de pèlerins, escalade le mont Sinaï. « Parmi mes compagnons assoiffés de Dieu et de miracles, j'ai remarqué une superbe créature de vingt-deux ans[2]. » Elle a fait un peu de bateau, a lu *La Longue Route*, qui l'a enthousiasmée. Elle accepte avec joie l'invitation de Bernard à venir explorer à bord de *Joshua* les criques du pays des kiwis.

Pendant six mois, le chercheur de vérité voyage en France, séjourne en Israël, retrouve à Hong Kong les senteurs d'Orient. Au cours de son bref séjour en France, il rend visite, au Croisic, à Jacques-Yves Le Toumelin. Les deux navigateurs ne parlent guère bateaux et tours du monde, mais plutôt de l'orientation prise par l'univers. Le Toumelin poursuit lui aussi ses recherches spirituelles, très influencé par le bouddhisme, dont sa sœur est une adepte. Hélène et Stephan ont dû quitter la Nouvelle-Zélande, où leur a été refusé le renouvellement de leurs visas. Après une croisière sur la côte nord-est de Nouvelle-Zélande, Moitessier ramène *Joshua* à Tahiti, en vingt-trois jours : « Une traversée exceptionnelle. Dix-huit jours aux environs du 37e parallèle, sans amener le génois une seule fois, avec pas mal de calmes vers la fin du voyage [3]. »

Le 10 avril 1975, le ketch rouge retrouve son mouillage devant la « clé à molette ». Deux mois plus tard, Dany et moi arrivons à Tahiti, venant de Panamá à bord d'un voilier neuf que nous convoyons pour un ménage de Français vivant en Polynésie. Journaliste collaborant notamment au *Figaro* et à *Paris Match,* directeur de la rédaction de *Voiles et voiliers*, codirecteur de la collection « Mer » chez Arthaud, je n'ai pu distraire que deux mois à mes activités, et notre séjour à Papeete est bref. À Arué, près du yacht-club, nous retrouvons Bernard cousant des mousquetons sur la trinquette de son copain Jésus, nous faisons la connaissance d'Hélène et de Stephan, âgé de 4 ans.

Le navigateur vient d'avoir 50 ans. La vie continue, paisible en apparence. Hélène a trouvé un faré peu éloigné du port, fabrique de beaux paréos vendus dans les boutiques. Bernard accorde ses soins à la voilure très fatiguée de *Joshua*, reprend les coutures à la main, regarde grandir son fils, s'interroge sur son avenir, s'inquiète de l'évolution du monde.

À cette époque, un garçon de 22 ans, Dominique Charnay, journaliste à *La Dépêche de Tahiti*, s'est enhardi à interviewer Moitessier. Entre les deux hommes naît une profonde amitié qui se prolongera, à Paris, jusqu'à la mort de Bernard. Bon photographe, le journaliste réalisera une série de portraits du navigateur et évoquera sa relation privilégiée avec le marin-philosophe dans un bel album illustré, *Moitessier, le chemin des îles.*

Six mois passent. Le séjour en Israël, l'enseignement de Phil n'ont pas apporté la réponse à la question qui tourmente Moitessier : « Que faire de ma vie ? » Et le besoin surgit : retourner à Suvarov ! Apporter à Tom des vivres et une machette neuve. Lui donner un coup de main. Savoir ce que sont devenus les cocos plantés sur l'île aux Oiseaux. Chasser ses doutes à coups de sueur. L'atoll exerce sur Moitessier une fascination telle qu'il y aura séjourné à six reprises entre 1973 et 1985. Dès qu'il arrive à nouveau à Suvarov, en 1976, l'atoll exerce sa magie. Il se sent « comme un amoureux qui retrouve sa belle ». Il confie à Jean Knocker : « un voyage fantastique, accompagné par une jeune beauté de 25 ans ». Une déception l'attend pourtant dans l'île aux Oiseaux : sur les cent trente cocotiers plantés, seuls cinq ont poussé. Sans céder au découragement, Bernard défriche, dégage les veloutiers qui ont étouffé les noix germées, plante cinquante nouveaux cocotiers. Aidé par Tom et sa formidable obstination, il tente de retrouver la sérénité : « En venant à Suvarov, je ne savais plus où j'en étais. J'ignore si l'île aux Oiseaux a répondu complètement à ma question. Une chose est sûre cependant : je ne laisserai jamais tomber cette grande histoire d'amour entre l'Homme et la Création [4]. » Il ne reste que onze jours, car l'équipière doit rentrer à temps pour reprendre son avion et rejoindre Paris : c'est la fin de ses vacances. La traversée, effectuée en six jours à l'aller par vent portant, est plus malaisée au retour

contre l'alizé et prend quinze jours. Mais, écrit Bernard, « de la belle navigation ».

Comme il l'avait promis, il est de retour à Tahiti juste à temps pour fêter l'anniversaire de Stephan. Le devenir de son fils le préoccupe : son souci est de chercher pour lui et pour le reste du monde les chemins qui conduiraient vers la véritable sagesse.

L’utopie d’Ahé

Dans une lettre à Jean Knocker, Moitessier annonce :

Tahiti, 2 octobre 1975,

Cher oncle Jean,
Je projette maintenant d’aller à Ahé, atoll des Tuamotu situé à 240 milles au nord-est de Tahiti. Hélène et Stephan y ont passé trois semaines pendant que je naviguais, et Hélène me dit que ce serait un bon coin pour Stephan.

La décision de s’installer à Ahé répond à plusieurs préoccupations. La première est de donner à Stephan un cadre de vie proche de la nature. Ahé est un très bel atoll, de dimension moyenne. La passe d’accès au superbe lagon, assez aisée, est rendue encore plus facilement praticable grâce au moteur diesel de dix chevaux qui vient d’être installé sur *Joshua*. Devant l’île principale, une avancée de corail forme un abri naturel, une petite jetée permet de venir à quai si le tirant d’eau n’est pas trop important. La population, quatre-vingts âmes, dont une trentaine d’enfants, est accueillante. Le projet plaît aussi beaucoup à Hélène.

À Ahé, loin du côté superficiel de Papeete, Bernard veut appliquer les recettes apprises auprès de Tom Neale à Suvarov, de Phil dans sa communauté d’Ein Kerem. À Papeete, face à son ami Charnay, il a fulminé contre les revendications d’autonomie de

politiciens locaux : « La vraie indépendance, elle commence par la bouffe. En Polynésie, les dirigeants ont la bouche pleine de grands projets économiques et sociaux, mais je n'ai jamais entendu prononcer le mot d'agriculture. Et en attendant, les Polynésiens mangent ce qu'ils ne produisent pas. » Le grand projet de Moitessier consiste à démontrer par l'exemple, comme l'a réussi Tom Neale, que, sur le sol d'un atoll réputé stérile, il est possible de faire pousser des légumes, de planter des manguiers, des avocatiers. En développant en outre la cueillette des noix de coco et la récolte du coprah, qui constituent la seule ressource financière des atolls, on incitera les indigènes, les Pomotus, à rester dans les îles au lieu de devenir des voyous désœuvrés à Papeete. Il rejoint ainsi une idée qu'avait déjà exprimée Gerbault dans son livre *Îles de beauté* : « De temps en temps de la terre est apportée dans cette île (atoll Nirihu) et déposée dans de grandes fosses creusées au milieu du corail. Là poussent quelques arbres à pain et orangers qui apportent un supplément de nourriture. C'est un effort louable à encourager et il serait possible de faire produire à ces îles beaucoup plus de nourriture. »

Bernard s'attaque à sa nouvelle croisade avec l'enthousiasme et l'ardeur des prosélytes. Aidé par un ami navigateur, Luciano Làdavas, il débite des planches et des madriers mis au rebut au Tahiti yacht-club et qui, préparés à la bonne dimension, serviront d'ossature à son futur faré. Il les embarque sur *Joshua* qui, chargé à couler bas, taille durement sa route au vent debout. Bernard raconte, dans une lettre à un ami datée du 15 novembre 1975 :

> Sur le pont, il y avait tout le bois nécessaire à la charpente du plancher de deux petits farés. L'un sera notre habitation (5,50 mètres sur 3,60 mètres, sur pilotis), l'autre sera l'atelier où Hélène pourra faire de la couture (3,60 mètres sur 2,60 mètres, également sur pilotis). Le poste avant était bourré avec toutes les planches coupées par moitié pour ces deux farés. Il y avait aussi une tonne de terre en sacs de jute sur le plancher

de la cabine, plus tout ce que tu peux imaginer pour s'installer dans un atoll, entre autres six sacs de ciment.

Le ketch transformé en navire de charge transporte aussi du grillage, des plants de citronniers, de manguiers, des graines…

La passe franchie, *Joshua* retrouve la magie des atolls : « Après la houle du large, c'est merveilleux de sillonner cette eau calme et bleue, faire l'amour avec ce lagon qui me séduit dès le premier instant[1]. » Poro-Poro est un motu d'environ un demi-hectare, face au mouillage, une sorte de presqu'île reliée au village par un isthme corallien. Bernard rêve d'y créer une communauté, à l'image de celle d'Ein Kerem. Sur une moitié du motu sont installés un Français, Patrick, sa compagne américaine, Diane, et leurs enfants de 5 et 7 ans, des copains pour Stephan. Patrick, séduit par Ahé, s'y est fixé, a monté une petite entreprise de transport de poisson sur son voilier de 15 mètres qu'il a doté d'une cale frigorifique. Les Pomotus les ont aidés à construire un faré en matériaux traditionnels. Le bonheur. Jusqu'au jour où le bateau a fait naufrage sur le récif en chargeant du poisson. Maintenant, Patrick et Diane envisagent de partir pour Tahiti tandis que les villageois autorisent Bernard et Hélène à s'installer sur Poro-Poro.

En quelques jours, au prix d'un labeur acharné, avec l'aide de Patrick et de Luciano venu avec son bateau *Guia*, la demeure est achevée, en matériaux locaux, sur pilotis, à un mètre du sol, flanquée d'un atelier où Hélène pourra concevoir et coudre les paréos qu'elle confectionne avec talent : « Je sais maintenant qu'il est possible de construire un faré traditionnel sur un atoll désert, avec seulement une machette dans les mains et une pierre à aiguiser[2]. » La maison ainsi bâtie, couverte de palmes tressées par deux indigènes, Mama Fana et Mama Téhua, est fraîche, bien ventilée, à l'inverse des demeures désormais préférées par les

villageois et qui désolent Bernard. Au lieu des farés qui ne coûtent rien et répondent à la perfection au climat tropical, la mode chez les Pomotus est de construire à grands frais des maisons en parpaings ou en contreplaqué, avec fenêtres vitrées, toits en tôle ondulée, qui sont de vraies serres, de surcroît ruineuses car tout le matériel, importé à Tahiti, est ensuite grevé des frais supplémentaires du transport sur la goélette des îles.

Bernard veut démontrer qu'il est possible de vivre en autonomie alimentaire sur un atoll. Conseillé par Patrick, il déploie un piège à poissons devant Poro-Poro. Le jardin où pousseront les légumes s'amorce : enclos entouré de palmes sèches, mince couche de terre. Les premières graines sont semées : pastèques, concombres, citrouilles. Des semis de tomates, de papayers sont prévus. Il convient maintenant de développer ce potager en fabriquant du compost : à la base, tous les matériaux végétaux qu'on laisse pourrir, crottes de poules, restes de poisson, et surtout excréments humains. C'est la recette apprise en Indochine, un engrais miraculeux, « de la dynamite », affirme Bernard. En creusant le sol de Poro-Poro, il atteint une lentille d'eau douce. Avec un arrosage régulier, les amorces de culture prospéreront.

Luciano et sa compagne, Patrick et Diane sont partis, mais un mois après leur arrivée, Bernard et Hélène sont bien installés dans leur faré. Le soir venu, la main dans la main, ils font le tour de leur domaine : « Une tendresse infinie venue d'un autre monde enveloppe Poro-Poro. […] Nous ignorons ce qu'était le paradis terrestre. Nous pouvons le recréer, ici même, en faisant surgir du profond de nos êtres le dieu qui est en nous, offrant à ce désert la sueur de nos corps et le souffle qui nous anime [3]. »

La leçon que Moitessier applique est que, négligeant habitudes et préjugés, il faut essayer. Il a tout le temps ce mot à la bouche

lorsqu'il parle aux habitants d'Ahé, et il y gagne son surnom, *Tamata*, qui signifie « essayer ».

Bernard a longuement évoqué la formidable expérience vécue pendant dix-huit mois à Ahé dans son livre *Tamata et l'Alliance*, dans des lettres, en particulier une missive de trente-huit pages envoyée à Jean Knocker le 17 juin 1978, synthèse des enseignements procurés par le séjour dans l'atoll. Arrivant dans la réunion dominicale du village en apportant une pastèque de 18 kilos, il prouve que sur un sol réputé improductif peuvent pousser des légumes, prospérer des arbres fruitiers.

« La coutume polynésienne, constate-t-il, consiste à brûler toutes les palmes sèches et autres débris végétaux de sorte que la terre ne fait que s'appauvrir[4]. » Laisser pourrir ces palmes créerait un compostage propre à recevoir des cultures. Il tente d'en convaincre les indigènes, multipliant les images et les comparaisons. Mais, à deux exceptions près, les indigènes persistent à brûler les palmes, comme ils l'ont toujours fait.

Plaie des atolls, les moustiques génèrent une maladie, la dengue, qui, lorsqu'elle atteint les jeunes enfants, peut être mortelle. Bernard verse à Poro-Poro quelques gouttes de pétrole sur la surface de l'eau contenue dans un fût, dans les trous creusés par les crabes de cocotiers. Les moustiques disparaissent du motu. Il explique le procédé à l'assemblée du village : seuls deux indigènes, Neti et Raumati, utilisent la méthode.

Neti est le disciple que Bernard a converti à ses idées. C'est surtout, dans l'atoll, son grand ami : « deux frères jumeaux unis par la même fibre ». Il retrouve en lui Xaï, son alter ego du village du golfe de Siam. Ensemble, ils chassent sur le récif extérieur, vont faire le coprah sur les motus qui entourent le lagon.

Bernard est attristé par les ravages que provoquent les rats qui se nourrissent de noix de coco. Une solution est de protéger les cocos de leur attaque en baguant les troncs des arbres avec des feuilles de zinc provenant de l'imprimerie éditant *La Dépêche de Tahiti.* Papeete en a expédié dans les atolls et Bernard en découvre tout un stock oublié dans un bric-à-brac derrière la maison de Neti. Il applique cette technique avec succès sur les cocotiers de Poro-Poro et peut désormais boire le lait de ses noix. Mais baguer les cocotiers est un travail fatigant, négligé par les indigènes.

Deux matinées par semaine, Moitessier va à bord de *Joshua*, peint, coud l'artimon, bricole, écrit. Il interrompt son séjour pour se rendre pour la troisième fois à Suvarov avec Hélène et Stephan. Ils y retrouvent Tom qui, malgré ses 74 ans, continue à œuvrer, à nourrir ses quarante poules, à cultiver son potager. « Tom est un bain de jouvence », se réjouit Bernard. Dans l'île aux Oiseaux, ils ont la joie de boire le lait des cocos provenant des arbres plantés cinq ans plus tôt et, sur la route du retour, paressent un peu à Bora Bora avant de regagner Tahiti, puis Ahé.

La croisière à Suvarov et l'exemple de Tom leur ont procuré l'énergie nécessaire pour le gros coup qu'ils préparent : développer la récolte de noix de coco et la production de coprah en éliminant les rats. Au cours d'un déjeuner chez Dominique Charnay, Bernard expose sa stratégie au chanteur Antoine : « Un rat bouffe cinq cocos par mois, c'est-à-dire un kilo de coprah, donc douze kilos par an. Si dix chats bouffent trois mille rats dans l'année, ils permettent de sauver trente-six tonnes de coprah[5]. » La solution apparaît, lumineuse, aux yeux de Bernard : amener des chats à Ahé, une dizaine donnerait naissance à des chatons, leur multiplication aboutirait à la disparition des rats.

Neti rejoint Bernard à Papeete, et, excellent marin comme tous les Pomotus, seconde Bernard pour repartir vers Ahé. Dix-huit chatons, recueillis à Tahiti, sont embarqués sur *Joshua,* conduits vers l'atoll au cours d'une traversée épique, car les félins ne cessent de s'échapper des cartons qui les contiennent. D'autres, amenés par Hélène sur la goélette desservant les îles, ou envoyés de l'île voisine, complètent la brigade anti-rats. Les chats sont répartis entre les familles. Tous les villageois ont été rassemblés. Bernard leur a patiemment expliqué son calcul : les chats chasseront les rats, la production de coprah augmentera, amenant la prospérité dans l'atoll. Tepuku a compris l'importance de l'enjeu : « Tous ces jeunes partis chercher du travail à Tahiti vont revenir. » Raumati renchérit : « Quand ils seront revenus au *fénua* (le pays), alors il y aura assez de monde pour remplacer les vieux cocotiers[6]. » Le pari est énorme : il pourrait s'étendre à l'ensemble des Tuamotu.

Après quatre mois d'absence, Bernard et Hélène ont la joie de retrouver leurs plantations : les papayers sont lourds de fruits, les cocotiers bagués ont prospéré, mais il faut s'occuper du potager, traiter les eaux pour tuer les larves de moustiques. Quatre semaines plus tard, lorsque le ménage s'enquiert du succès de la manœuvre anti-rats, c'est la consternation. La quasi-totalité des familles a laissé mourir de faim les chatons qui leur étaient confiés. Hélène, écœurée, parle même de quitter la Polynésie. « Je pensais que les gens comprendraient plus vite », soupire Bernard.

Dans la longue lettre à Jean Knocker du 17 juin 1978, Moitessier évoque une autre expérience :

> J'avais favorisé l'éclosion d'un groupe de travail constitué de quatorze courageux (dont moi). Le but était la création de nouvelles plantations de cocotiers sur les terres vierges. Le travail consistait à débrousser. Ensuite, la saison des pluies viendrait et chacun planterait à ce moment-là. Les quatorze gars du groupe ont travaillé quatorze fois, à raison de deux jours par semaine. Ensuite, nous sommes rentrés à Tahiti, Hélène

et moi, et sommes revenus ici six mois plus tard. La saison des pluies avait été exceptionnelle, tout était vert. Mais pas un cocotier n'avait été planté sur les terres vierges débroussées.

Les Pomotus avaient oublié pourquoi ils avaient accompli cet énorme travail.

En janvier 1978, Moitessier embarque à Tahiti un chargement d'arbres fruitiers : soixante pieds de manguiers et d'avocatiers, auxquels s'ajoutent un régime de bananes, un carton de mangues, des pamplemousses pour les enfants d'Ahé. Dominique Charnay fait partie du voyage. Pendant trois jours, Bernard navigue comme à son habitude dans le recueillement et un silence qui désoriente Charnay. À son équipier qui déclare en souffrir, il explique : « La voile est une religion. Il faut écouter son bateau. » Puis il parle de l'Indochine : « Comme maintenant Stephan à Ahé, j'y ai acquis l'intelligence du corps[7]. »

À Ahé, les plants sont confiés à Arii, le jeune maire, à charge pour lui de les répartir entre les habitants. Et, à la surprise de Bernard, une « journée des arbres » est instituée. Le village est un chantier : les hommes creusent, transportent de la bonne terre trouvée dans l'un des motus, hachent des troncs de bananiers pour créer un humus, devant chaque faré est planté un avocatier ou un manguier. Bernard s'exclame : « Ils ont compris la terre ! »

Bernard et Hélène sont heureux, en paix avec eux-mêmes. Ils cultivent le jardin, commencent à récolter choux chinois, pastèques, concombres. Bernard nage, chasse en plongée, s'entraîne au maniement du *patia*, sorte de trident qui permet de harponner le poisson mais dont l'usage efficace exige que l'on apprécie la réfraction de l'eau. Stephan s'épanouit, suit la classe le matin, commence à lire les caractères chinois, patauge dans le platier, joue dans le village avec ses copains pomotus, les aînés surveillant les plus petits. Il devient habile au lance-pierres, et hurle de joie

lorsque, lançant le petit *patia* que lui a fabriqué son père, il parvient à transpercer son premier mulet. Bernard exulte : « C'est bien la première fois que je baigne dans une paix aussi totale vis-à-vis de moi-même, une paix de longue durée, sans projets fous dans ma ligne de mire, sans gros coups à préparer pour "sauver le monde" [8]. »

En tournée électorale, Gaston Flosse, conseiller de l'Assemblée territoriale et futur président de la Polynésie française, passe par Ahé. Bernard, assis en position de yoga sur un *drum*, gros tonneau métallique, l'écoute développer ses théories sur l'avenir du territoire, la prospérité obtenue grâce à l'hypothétique récolte des nodules polymétalliques. Il lui répond, pragmatique, raconte Charnay qui assiste à l'entretien : « C'est une question de choix. Le budget ne représente que l'énergie physique. L'homme représente l'énergie mentale. Le budget, on peut le représenter sous l'image d'un bulldozer. Mais c'est l'homme avec sa conscience, son choix, qui est sur le bulldozer. Et selon le choix qui est fait par l'homme, le bulldozer peut défoncer la montagne et la détruire, ou bien il peut replanter la montagne et créer un monde [9]… »

En dépit de la sérénité acquise dans l'atoll, après dix-huit mois passés à Ahé, Bernard est conscient que, si l'expérience l'a enrichi, elle comporte ses limites. Il ne se leurre pas : obtenir des légumes, des fruits sur le sol corallien exige un travail énorme et constant. Il sait bien que, malgré son exemple, les Pomotus ne changeront rien à leurs habitudes, continueront à brûler les palmes, accompagneront de riz importé le poisson pêché dans le lagon, ouvriront des boîtes de corned-beef, laisseront les rats dévaster les cocoteraies.

Le charme de la Polynésie se résume dans une existence heureuse sans souci du lendemain, symbolisée par l'*aita pea pea,* « cela n'a pas d'importance ». La joie de vivre au jour le jour sous un climat paradisiaque, dans un décor de rêve, bercé par une

nonchalance qui n'exclut pas un coup de collier occasionnel, s'accompagne d'une incapacité à mener une action à long terme. À Fatu Hiva, où nous avons effectué quatre séjours entre 1975 et 1999, nous avons assisté à la dégradation des usages, dans cette île bénie des dieux où prospèrent caféiers, pamplemoussiers, manguiers, orangers, où vivent librement dans la montagne bovidés, porcs, chèvres qu'il suffit de chasser. Désormais le café en poudre, les fruits au sirop, le lait condensé et la viande en conserve obtiennent la préférence des Marquisiens. Lorsque nous nous sommes étonnés de cette pratique coûteuse, nous avons recueilli un désarmant sourire et l'explication roucoulée avec un accent chantant : « Trrôp de trrâvail ».

Moitessier décide de quitter Ahé, de mettre fin à cette utopie d'une folle générosité, à son rêve de convertir les Pomotus à l'écologie. Il a beaucoup aimé cet atoll, apprécié l'amitié avec Neti, l'habileté au *patia* de Raumati, les performances de chasseur sous-marin de Tuarué. Il promet : « Je reviendrai. » Mais Tepuku et Raumati se sont installés dans l'atoll voisin, Neti va embarquer comme second sur une goélette à coprah.

En 1982, nous avons fait escale à Ahé. Sur Poro-Poro, Tepuku tressait le « niau » pour remettre en état le faré de Bernard, avec la conviction de son prochain retour vers l'atoll, vers la beauté et la sérénité de son lagon.

Mais le chercheur de vérité a tourné la page. Comme si le Dragon, un moment assoupi, s'était réveillé, dans le cerveau de Moitessier est née une nouvelle idée pour contribuer à sauver le monde.

Les arbres fruitiers

Après avoir quitté Ahé, Bernard et Hélène s'installent à Moorea. À une heure de bateau de Tahiti, cette île, plus petite, plus tranquille, possède une beauté sauvage avec ses montagnes escarpées, son lagon, et deux baies profondes procurant un abri parfait. Hélène a trouvé un vieux faré, assez délabré, entouré d'un jardin où Bernard, qui a besoin d'activité physique et d'un contact charnel avec la terre, cultivera des légumes. Par chance, le loyer est symbolique, car, avec le temps, les droits d'auteur se sont beaucoup réduits. Moitessier raconte dans une lettre à « oncle Jean », non sans humour :

> Le faré est une ruine, mais c'est justement le genre de logis que nous aimons Hélène et moi, en tout cas le toit ne fait presque pas d'eau et je pourrai supprimer les courants d'air exagérés avec quelques poignées de clous et des bouts de planches de caisse. Quant aux fuites du toit, c'est très facile : on suspend une boîte de conserve sous chaque fuite, elle se remplit en partie quand il pleut beaucoup et elle s'évapore quand il fait chaud ; c'est une variante du mouvement perpétuel.

Hélène reprend la confection de paréos, qui se vendent bien dans les boutiques fréquentées par les touristes. Stephan a rejoint l'école. Bernard est heureux de trouver alentour des amis de qualité avec lesquels échanger ses réflexions sur l'avenir du monde. Il confie à

Jean Knocker son projet d'écrire un livre technique « sur lequel j'ai l'intention de me concentrer dans le nouveau décor de Moorea ».

Les solutions pour bien naviguer avec des moyens financiers limités ont toujours préoccupé Moitessier. Depuis Ahé, dans une lettre de cinq pages à Fricaud, il avait mis en garde le constructeur de *Joshua* qui envisageait diverses innovations : les coques en tôles épaisses, les anodes incorporées, les dérives. Il avait adressé une copie de sa missive à Jean Knocker :

> Jo est un type charmant, brillant dans plusieurs aspects de sa spécialité et j'ai pour lui une réelle amitié. Mais aussi je me méfie terriblement de la vitesse avec laquelle il fonce sur les idées qui lui traversent la tête.

Bernard remplit de notes et de croquis des pages et des pages d'un cahier. Il songe également à un autre ouvrage, « le bouquin que je porte en moi depuis l'Indochine ». Dans la douceur de la vie polynésienne, le démarrage de l'écriture se révèle ardu. Pourtant, Moitessier possède des exemples tout proches. Au bord du lagon de Moorea habitent un bon écrivain, Jean-Marie Dallet, son épouse Michèle, peintre de talent, et leur voisin, médecin et navigateur, Christian Jonville. Bernard et Jean-Marie partagent la même admiration pour Gauguin, à qui Dallet consacrera une biographie imaginaire. Le marin, avide de contacts intellectuels, rend souvent visite à l'écrivain, lui emprunte des livres : « Il débarquait à l'improviste, se souvient Dallet cité par Charnay, se mettait en lotus et développait de grandes théories à l'utopie frappée au coin du bon sens. […] En bon autodidacte, il découvrait sur le tas et sur le tard. Y compris pour la philosophie, il apprenait par lui-même des évidences déjà bien installées. Et il enfourchait certaines idées avec une fraîcheur déconcertante et sympathique [1]. »

La monotonie d'une existence facile et routinière, « presque deux ans à contempler le défilement des jours dans la douceur de

vivre[2] », est interrompue par un quatrième voyage à Suvarov, effectué en solitaire. Mais le vieux Tom n'est plus là : à 75 ans, atteint d'un cancer, il a été évacué et est allé mourir à l'hôpital de Rarotonga. Seuls subsistent de lui sur l'atoll les témoignages de l'incroyable labeur qu'il y a accompli, et la recommandation aux visiteurs d'entretenir Anchorage Island. Sur un cahier, les *yachtmen* de passage inscrivent les travaux qu'ils ont menés à bien : la réparation du faré, la peinture, le débroussaillage, la nourriture des poules, et ceux qu'ils recommandent de poursuivre.

Comme souvent, après une période de farniente, Moitessier est saisi d'un grand besoin d'activité. Il veut réaliser ce qu'il appelle un « gros coup ». Les balbutiements en étaient nés, à Ahé, à bord de *Joshua* : deux jours par semaine, le marin allait passer quelques heures à bord de son bateau, pour bricoler, peindre, écrire, ou simplement rêver, assis devant la table à cartes. Il voulait ainsi renouer son union avec le bateau qui l'avait conduit sur la longue route. Parfois, il y restait dormir. Un souvenir survivait en lui depuis l'Indochine, où, bordant le chemin menant à l'école, des manguiers offraient leurs fruits aux passants. Avec Stephan, il avait lui aussi planté des arbres fruitiers le long des chemins de Tahiti proches de leur faré. Pourquoi ne pas étendre cette pratique aux villages et aux villes de France ? Une conversation, en 1974, dans le train qui l'emmenait au Croisic rendre visite à Le Toumelin, avait ravivé cette idée, riche de symboles : « Planter partout des arbres fruitiers serait faire ensemble quelque chose de généreux et de simple à la fois, quelque chose qui implique un changement de cap dans nos mentalités[3]. » Dès 1976, il avait envoyé un chèque de 15 000 francs à son ami Alain Hervé, lui demandant de trouver une municipalité qui, avec l'aide de cette subvention, planterait des arbres fruitiers dans sa commune. L'exemple serait suivi. Il avait aussi communiqué

cette suggestion à un haut fonctionnaire qu'il connaissait et qui avait critiqué ce projet : les enfants, selon lui, attraperaient la colique en mangeant des fruits verts et seraient piqués par les guêpes. La réponse, que Bernard estimait stupide, ne l'avait pas découragé. À bord de son bateau, une nuit, brouillon après brouillon, il avait esquissé une lettre aux maires. Elle était restée oubliée dans un tiroir du ketch et, faute de candidat, Alain Hervé avait remboursé le chèque. Quatre ans plus tard, l'idée resurgit. Avec frénésie. Aux mois de mars et d'avril 1980, c'est une avalanche de missives qui déferle, tous azimuts :

> 4 mars 1980
>
> Monsieur l'ambassadeur de la République populaire de Chine,
> […] Des arbres fruitiers plantés le long des routes et des chemins, dans les rues des villes et dans les forêts, ne pourraient faire aucun mal à l'âme de l'homme et à celle du pays. Ces arbres fruitiers apporteraient probablement une aide morale et physique aux populations des pays qui auraient réalisé à temps ce moment de l'évolution, de la création.

Il donne l'exemple des deux manguiers qu'Hélène et lui ont jadis plantés au bord d'un parking, qui donnent maintenant des fruits que mangent les enfants, de l'ombre sous laquelle il fait bon converser.

Les maires de France, à travers le bulletin de leur association, les médias, les artistes, le chanteur Antoine, Brigitte Bardot, Jean Ferrat, Alain Souchon, Guy Béart, Georges Brassens, d'autres encore, sont destinataires d'un message similaire :

> Je vous soumets une idée que je crois bonne, même si j'ai vu cela dans un rêve : planter des arbres fruitiers le long de toutes les routes et de tous nos chemins. […] Un arbre fruitier donne à la fois l'ombrage et la verdure dont nous avons besoin, *avec les fruits en plus*.
> Des arbres fruitiers seraient la propriété de tout le monde sans être la propriété de personne en particulier, représenteraient un symbole pour l'époque de mutation dans laquelle nous devons entrer.
> Ces arbres fruitiers pourraient devenir, en grandissant, une participation réelle et sans phrases à la création de plus grand que nos petites personnes, quelque chose de

généreux et de simple, qui aiderait à unir les hommes dans le sens d'une évolution de l'intelligence.

Certains journaux réagissent mal. Des lettres aigres-douces sont échangées avec *L'Express* :

18 mars 1980

Malheureusement, notre hebdomadaire n'a pas la place nécessaire pour publier tous les comptes rendus, entretiens, propositions d'articles ou demandes d'insérés pour lesquels nous sommes sollicités quotidiennement.
Jean-François Revel

Moitessier est saisi d'une grosse et sans doute injuste colère :

28 avril 1980

Si le monde crève un jour, c'est de connerie qu'il crèvera. Quand le directeur d'un journal qui tire à un demi-million d'exemplaires, qui est lu dans toute la France et aussi de l'autre côté de la mer, préfère s'intéresser au lointain passé d'un Marchais plutôt qu'à des problèmes bien plus essentiels touchant à la création… alors je trouve que le directeur du journal en question pèche à la fois par connerie et par omission.

D'autres journaux sont moins réticents : les articles se succèdent dans *Le Monde*, *Le Figaro*, *Le Nouvel Observateur*, et dans *Le Sauvage* d'Alain Hervé. Dominique Charnay, qui a quitté Tahiti et est journaliste à Paris, publie l'appel dans *VSD*. Des émissions à France Inter, sur Antenne 2, dans les revues nautiques, relaient la proposition du navigateur. Celui-ci assortit son souhait d'une promesse : malgré son peu de ressources, il versera 15 000 francs au premier maire qui répondra favorablement à sa suggestion. Le plus rapide est Georges Lambert, le maire de Lachelle, qui, après un télégramme de candidature, écrit :

24 avril 1980

Depuis 1971, lors de l'élection de mon conseil municipal, celui-ci a eu le souci de conserver l'attrait d'une commune rurale prévoyant des plantations d'arbres fruitiers en bordure des différentes chaussées du village ; mais des difficultés financières ne nous ont pas permis la réalisation de nos désirs.

Lachelle est un bourg de 317 habitants, proche de Compiègne, entouré de champs de betteraves, où les agriculteurs obtiennent l'un des plus hauts rendements de France. Déjà, une haie de cerisiers avait été plantée, chacun portant le nom d'un enfant de la commune. C'est à Georges Lambert, jovial édile, lui-même agriculteur, qu'est envoyé, le 30 avril 1980, le chèque de 15 000 francs. Interrogé au téléphone par Serge Chauvel-Leroux pour *Le Figaro*, Moitessier explique : « Le fait de savoir qu'on peut soi-même participer au cycle de la vie éveille beaucoup de choses dans la conscience. » Il avoue ne pas être un homme riche : les 15 000 francs envoyés à Lachelle, les sommes qu'il a allouées à d'autres municipalités qui ont répondu à son appel ont épuisé ses maigres économies. Il ne regrette rien : « En agissant pour des causes généreuses, on ne peut pas se tromper [4]. »

Soixante-deux autres municipalités ont réagi, auxquelles Moitessier se donne la peine de répondre. Dans le Calvados, l'aire de repos d'une autoroute a été bordée de pommiers. En Alsace, raconte une correspondante, « j'ai toujours connu pommiers, poiriers, cerisiers le long des routes, les citadins en promenade le dimanche ramassaient les fruits mûrs tombés à terre ».

Dès sa venue en France, Bernard se rend à Lachelle et admire les plantations de pommiers, cerisiers, noyers, de centaines de noisetiers sur une butte de 4 000 mètres carrés. Le 10 décembre 1996, en présence d'un groupe d'amis du navigateur, une nouvelle plantation de 260 arbres aura lieu. L'opération sera renouvelée le 22 mars 2003, chaque enfant du village patronnant un arbre, pour remplacer des pommiers malades, installer des mûriers. Toujours sous l'égide de Georges Lambert, le bourg de l'Oise est devenu un symbole d'écologie avec la rue de la Paix, la rue des Pommiers, la rue des Noisetiers, une piscine chauffée par panneaux solaires. Le

village entretient le souvenir du marin avec une rue Bernard-Moitessier, une fresque en céramique à thème maritime réalisée par les enfants de l'école primaire.

L'exemple de Lachelle n'a pas suscité beaucoup de réalisations dans d'autres villes et villages. Une nouvelle fois, même s'il ne regrette pas d'avoir essayé, le navigateur doit admettre qu'il a fait preuve de naïveté et qu'une idée, aussi généreuse soit-elle, peine à sortir le monde de sa routine et de son inertie.

L’Amérique

Dans une lettre du 28 avril 1980, Bernard m’annonçait :

> Projets : partir en solitaire d’ici un mois, direction Hawaii et la Californie. Besoin d’aller respirer un peu en mer, changer d’air et voir d’autres têtes, recharger mes batteries un peu usées après onze années passées dans un pays bien calme sur le plan mental et créatif. Hélène et Stephan suivront plus tard.

Il précise à Jean Knocker :

> 14 juin 1980
>
> Nous sommes à Tahiti avec un gros ras-le-bol (provisoire) de la Polynésie et je me prépare à naviguer vers San Francisco, départ prévu début août. Il n’y aura pas d’escale à Hawaii car je ne serai pas en avance en saison.

La décision de partir pour l’Amérique, d’y trouver une énergie nouvelle pour écrire le livre toujours en projet, de donner à Stephan un nouveau décor propre à son évolution, doit beaucoup à une rencontre qui s’est produite lors du troisième séjour de *Joshua* à Suvarov. Un gros ketch américain est au mouillage avec à bord un homme, une femme et un enfant. Maurice a un an de plus que Stephan, et les deux gamins deviennent tout de suite des complices. Ugo et Isabella retiennent les Français à dîner. Ugo se révèle un formidable chasseur sous-marin. Surtout une force tranquille émane de cet ingénieur, chercheur à Berkeley. Sa personnalité va influencer

Moitessier, il deviendra l'un des guides importants rencontrés dans sa vie. Le voilier américain, *Phobos*, prolonge son escale : « À chaque lever du soleil, comme cela se passe entre Stephan et Maurice, entre Isabella et Hélène, nous ressentons Ugo et moi l'urgence de nous insuffler l'un à l'autre ce que nous portons de meilleur en nous-mêmes[1]. »

Lorsque Bernard se déclare las de la Polynésie, Hélène lui suggère : « À Suvarov, Isabella et Ugo nous ont souvent parlé de la Californie. Du nord au sud, toute cette côte pullule de yacht-clubs… et tu es archiconnu là-bas. Tu disposes du film tourné pendant la longue route. Ces images sont belles à couper le souffle. Avec toi en plus pour les commenter en conférences, tu rempliras des salles. L'Amérique sera la clé finale qui t'ouvrira enfin la porte vers l'écriture[2]. »

Bernard reconnaît la formidable lucidité d'Hélène : c'est elle qui a donné le coup d'envoi final pour le renoncement aux droits d'auteur, elle qui a suggéré à son compagnon déboussolé de rejoindre Phil en Israël, elle qui a découvert Ahé, trouvé le faré à Moorea. Elle encore qui décide : il faut d'abord remettre *Joshua* en état.

Durant les deux années de paresse, le ketch n'a guère été entretenu. À Tahiti, le moindre des travaux coûte une fortune et dure une éternité selon la coutume de l'*aita pea pea.* La chance, que semble toujours rencontrer Moitessier lorsqu'elle est nécessaire, s'appelle cette fois-ci *Kim.* Quatre garçons ont dessiné et construit ce ketch en acier de 11,50 mètres et, après la Polynésie, s'apprêtent à partir pour la Terre de Feu et l'Antarctique. L'ampleur des travaux qui effraie Moitessier ne les inquiète nullement : « Si tu peux te débrouiller pour monter ton bateau au sec à l'arsenal, on liquide ça en une semaine. Cadeau évidemment. » Les miracles se succèdent.

Un coup de fil d'un ami au patron de l'arsenal déclenche l'autorisation : « La grue te montera demain matin à 8 heures pile. Tu seras remis à l'eau dix jours plus tard, dernier délai. » Le tout gratuit. Bernard m'écrit :

> 28 avril 1980
>
> Ils m'ont donné le super coup de main pour remettre *Joshua* en état. Grâce à eux, j'ai maintenant un *Joshua* tout neuf (tout ce qui est sur le pont a été refait à neuf, mains courantes, chandeliers, bittes, balcons arrière et avant, taquets, râtelier de drisses, même le bout-dehors). Sans parler d'un tas de petites choses en Inox qui ont été soudées pour remplacer des pièces en acier ordinaire qui rouillent forcément. Bref, j'ai vraiment un bateau non seulement neuf, mais enfin terminé… dix-huit ans après sa première mise à l'eau. […] Comme quoi j'ai quand même eu raison de commencer à naviguer il y a dix-huit ans au lieu d'attendre d'avoir terminé le bateau en fin 1979 !

Le ketch est prêt, la saison est favorable puisque l'été est le meilleur moment pour arriver en Californie. Qu'attend Moitessier pour mettre les voiles vers l'Amérique ? Il m'explique :

> 24 mai 1980
>
> Cette histoire d'arbres m'a littéralement pompé le temps. Il y aura un moment où il faudra que je me concentre exclusivement sur mes préparatifs, car tu sais que ces préparatifs doivent être également psychologiques, pas seulement techniques : il faut être déjà plus ou moins « parti » avant d'être parti physiquement, tu connais ça comme moi, c'est sérieux, et c'est pour l'avoir oublié ou méconnu que pas mal de traversées se sont soldées par des accidents ou de la merde.

Et voici qu'arrive en Polynésie un aventurier de la planche à voile nommé Arnaud de Rosnay. Beau garçon du genre play-boy, ce sportif, après avoir traversé le détroit de Béring en windsurf, déclare vouloir maintenant s'attaquer au Pacifique. Bernard le rencontre chez Christian Jonville, a de longues conversations avec lui chez Mico Sauzier, un copain connu jadis à l'île Maurice et dont Arnaud est un cousin. Le véliplanchiste séduit Bernard : « L'un de ces rares gars dont un dieu de l'Olympe peut tomber amoureux. » Mais ce n'est pas un marin. Dans une série de lettres, fort intéressantes car

elles témoignent de son attention aux autres, Moitessier me confie à la fois son admiration et son scepticisme :

> 11 août 1980
>
> Rencontré hier Arnaud de Rosnay qui doit partir des Marquises pour rejoindre Hawaii en planche à voile… C'est un coup énorme, j'espère qu'il réussira. Des photographes et cameramen faisaient pleuvoir de la pellicule et mitraillaient à mort pendant les cinq ou six heures que j'ai passées avec de Rosnay pour lui apprendre le maniement du sextant (il est super doué) et le calcul de la latitude. Je lui ai copié les déclinaisons du soleil sur une page, du 22 août au 23 octobre, il va la plastifier et ça lui permettra de sauver sa peau par un atterrissage en latitude s'il perd le contact avec l'éventuel bateau suiveur.

Bernard détaille les solutions adoptées par Arnaud pour distiller de l'eau douce, se nourrir avec des tablettes de la NASA, décrit la planche « conçue pour pouvoir dormir couché et au chaud à l'abri du vent et des embruns ». Il affirme : « Il m'inspire nettement confiance ». Il s'étonne de « la fantastique cour de photographes, télé américaine, courtisans de toutes sortes qu'il traîne dans son sillage ». Il ne peut toutefois taire ses doutes lorsque des amis lui dévoilent que le véliplanchiste n'a pas testé son matériel au cours d'une traversée qui l'aurait contraint à passer une nuit en mer, et conclut : « Je crois qu'il mérite au moins un peu d'aide divine pour oser tenter un coup pareil. »

Avec sa constante générosité, Moitessier veut aider Rosnay :

> 14 août
>
> Dîner avant-hier chez Mico, avec Arnaud. Nous avions organisé cette rencontre en tête à tête, à l'abri des médias, pour discuter sérieusement et à fond des points essentiels de la survie, de la route *safe*, de la mer.

Croquis à l'appui, Bernard m'explique comment la planche de Rosnay peut se transformer en un trimaran en plaçant le mât en travers du flotteur et en fixant des boudins gonflables aux extrémités. Arnaud doit être convoyé d'abord par un bâtiment de la

marine nationale, puis par *Zeus*, voilier de quarante pieds, rapide, appartenant à un très bon navigateur, que Moitessier s'est donné la peine de rencontrer. La difficulté est de ne pas perdre le contact, ce qui a quatre-vingt-dix pour cent de chances de se produire, estiment les deux marins. Bernard s'inquiète. Une fois le véliplanchiste isolé, que se passera-t-il si le mât casse ? Il restera le cerf-volant :

> J'ai essayé de lui faire mettre un point fixe solide à l'avant de sa planche avec une poulie pour le bout du cerf-volant. Et s'il perd le cerf-volant après avoir perdu le mât ? Eh bien, il n'a même pas une pagaie. Je lui ai parlé de tout ça. Inutile, il écoute ailleurs. Je lui ai expliqué qu'avec un petit fusil sous-marin de 70 cm de long amarré solide + une pagaie + sextant + ses *solar still* (eau douce), il s'en sort quoi qu'il arrive. Réponse : « Absolument pas question, beaucoup trop dangereux, ça pourrait percer mes boudins gonflables. » Je lui ai donné mes lunettes de plongée, il les oubliera probablement.
> Chances de réussite. Malgré tout ce que je t'ai dit, tout ce que j'ai senti, tout ce que j'ai vu et cru comprendre, j'estime qu'il a quatre-vingt-dix-neuf chances sur cent d'arriver à Hawaii. Il y a des gars qui sont aimés des dieux.

Dès le lendemain, Bernard revient longuement sur l'aventure d'Arnaud :

> 15 août 1980
>
> Tout ce que je t'ai écrit dans ma lettre d'hier concernant mes doutes et mes inquiétudes sur les capacités techniques et les faiblesses du matériel d'Arnaud de Rosnay, tout ce que je t'ai écrit là-dessus est un ramassis de conneries… et c'est une belle leçon de sagesse et d'humilité pour moi.

Le héros de la longue route a passé cinq heures seul avec Arnaud. Ensemble, ils ont monté la planche installée en trimaran, Bernard a essayé sa flottabilité, sa stabilité, son confort, a discuté des conditions de navigation et de survie même après avoir perdu le contact avec le bateau d'accompagnement. Il conclut : « C'est absolument parfait. » Il ajoute : « Je pensais partir demain samedi. Le vent souffle comme un dingue. J'attends que ça se tasse. »

Avant d'appareiller, il a tenu à délivrer à Arnaud un dernier message, tout à fait révélateur du « style Moitessier » :

> 17 août
>
> Pour gagner ton combat contre le Dragon, il te faudra le vaincre par trois fois.
> La première fois, ce sera au cours des 700 milles du début, où se produira le combat entre le vrai Arnaud et le faux Arnaud.
> Quand tu auras gagné ce premier combat, le Dragon sortira tout à fait de sa tanière. Profitant de ta fatigue il fera miroiter dans ton corps et dans ton esprit toutes sortes de belles raisons pour t'attirer et te faire tomber dans le piège de la route directe, qui n'est pas la bonne.
> Quand tu seras sorti vainqueur de ce deuxième combat, le Dragon t'attendra à l'est de ton but et utilisera alors ton exaltation pour essayer de t'hypnotiser sur une latitude trop juste pour être vraie.
> Alors tu vaincras le Dragon si tu as su tirer la leçon des deux premiers combats pour bien unir ensemble ton corps, ton esprit et ton âme, rester vigilant en toutes circonstances. Tu feras attention au courant qui porte vers le sud en cette saison dans les parages d'Hawaii, tu feras attention à tout pendant cette troisième et dernière rencontre entre les deux Arnaud.
> Beaucoup d'amis veilleront et chercheront à t'aider mais tu seras seul pour gagner ton formidable combat et vaincre le Dragon.

On le sait, certaines des recommandations de Bernard étaient inutiles puisque Rosnay, à qui les autorités de Polynésie ont interdit la poursuite de son projet, décidera d'effectuer une traversée beaucoup plus courte, 500 milles. Parti le 31 août des Marquises cap au sud-ouest, il atterrira à Ahé douze jours plus tard après une navigation à moins de deux nœuds de moyenne, si lente, malgré le vent et le courant favorables, qu'elle provoquera l'inquiétude des observateurs. Bernard, lui, a quitté Tahiti le 25 août et c'est Hélène qui, dans une courte lettre, se réjouit de l'heureuse issue de l'aventure du véliplanchiste :

> J'ai toujours gardé l'espoir qu'il rencontrerait une île sur son chemin. Bernard a l'instinct, il a senti le potentiel d'Arnaud, quelque chose a passé, d'indéfinissable, qui donne des certitudes.

La traversée de *Joshua*, Tahiti-Californie, longue de près de 5 000 milles, est favorisée par un vent de sud-est qui se maintient même au nord de l'équateur, puis par un vent de sud-ouest à l'approche de San Francisco. Une menace de cyclone a inquiété Bernard. Il venait alors de pêcher une grosse dorade : il l'a remise à l'eau en la priant d'aller dire à la dépression de se combler ou d'aller souffler ailleurs. Le poisson a rempli sa mission. Seul ennui, les voiles : si la grand-voile est neuve et l'artimon en bon état, les voiles d'avant rendent l'âme les unes après les autres, il ne reste plus qu'une trinquette presque morte et un tourmentin qui date de la longue route. *Joshua* arrive en Californie début octobre, après trente-huit jours de mer, et s'amarre à Sausalito, dans la baie de San Francisco. Au moment de rejoindre Bernard en Amérique, Hélène décide de reprendre son prénom d'origine, Ileana. Pour eux, maintenant, une autre vie commence. Bernard me dit :

> 20 octobre 1980
>
> Depuis mon arrivée, je suis comme anesthésié par le changement de rythme.

Le besoin d'argent exige des mesures urgentes. Il faut payer la marina, 270 dollars par mois, l'école de Stephan, le téléphone indispensable mis à bord. Il n'est plus question de vivre pieds nus vêtu d'un vieux short et d'un chapeau de paille. Isabella, l'amie connue à Suvarov, emmène Bernard dans une boutique qui vend des effets d'occasion. Pour 20 dollars, le marin acquiert un pantalon de velours, deux chemises, un blouson fourré, une robuste paire de chaussures, deux paires de chaussettes en laine. Aidé par la propriétaire d'une agence de charters, il rédige et fait imprimer une brochure en couleurs de quatre pages évoquant ses dix mois en solitaire autour du monde, présentant sa biographie, reprenant son appel en faveur de la plantation d'arbres fruitiers. Il propose aux yacht-clubs de la région de venir présenter son film et parler de ses

navigations, et tente d'obtenir la réédition de *La Longue Route*, épuisée en langue anglaise.

L'Amérique semble lui avoir insufflé énergie et optimisme :

> 5 novembre 1980
>
> Avec un bon copain compétent, j'ai complètement remis en état et rendu présentable le film *Longue Route* : réduit à 42 minutes en coupant toutes les séquences merdeuses et en rétablissant la chronologie. Première présentation le 9 janvier (250 $), et une autre en avril-mai (500 $). Je cherche un agent genre montreur de chiens à la foire pour m'organiser une tournée de projections-conférences.
> D'autre part, super bon contact avec Phil Thurmann (revue nautique *Pacific Skipper*). Je dois lui faire un article par mois, ça permettra d'assurer une partie de la bouffe.
> Jugement du copain qui m'a aidé à faire le film (Italien naturalisé Américain) : l'Américain te considère comme un ami jusqu'à preuve du contraire, alors qu'un Latin te considère comme un ennemi jusqu'à preuve du contraire.
> Ma brochure va être refaite professionnellement avec gros trucs « chocs » nécessaires. Au dos, j'ajouterai une idée lumineuse ; apprendre sextant + latitude + longitude par HO 249 soleil + étoiles en un jour, avec remboursement garanti si le gars n'a pas compris.

Six mois plus tard, le système s'est mis en place. Bernard a trouvé un agent qui négocie ses tarifs, il en est à sa vingt et unième conférence, les images du film impressionnent les spectateurs, qui écoutent avec intérêt son couplet sur les arbres fruitiers. En outre, le San Francisco Marine Institute lui a confié un séminaire pour futurs circumnavigateurs, par groupes de huit à dix, payés à Moitessier 125 dollars par participant.

Mais, au mois d'octobre 1981, un an après l'arrivée de *Joshua* en Amérique, la situation est fort différente. Le renouvellement des visas nécessite de résider un moment à l'étranger. Le Canada et le Mexique sont les pays les plus proches. S'y rendre sur *Joshua* ? Aller vers le nord signifierait gros temps, brumes, courants vicieux et, vers le sud, la saison des cyclones est imminente. En outre, le ketch n'est pas en état d'entreprendre une telle navigation : il a besoin d'être caréné, il n'a plus de voiles d'avant correctes. Bernard et Ileana

doivent consulter un avocat spécialisé, ruineux, effectuer un aller et retour à Vancouver, obtenir enfin leurs visas en y laissant leurs dernières ressources pécuniaires.

Dans une lettre du 16 octobre 1981, il m'explique la situation :

> Beaucoup de bas et pratiquement aucun haut depuis ma dernière lettre. Boulot, très dur. Le gouvernement a serré la vis question budget à l'instruction, de sorte que les collèges et autres institutions ne répondent même pas à l'envoi de la brochure. Restait mon arme infaillible : cours de croisière avec les gars qui viennent passer une journée en tête à tête avec ma pomme dans la cabine de *Joshua*. J'ai passé des annonces dans *Sail*, *Cruising World* et *Latitude 38* (près de 600 dollars de frais) ; mais je suis loin d'avoir récupéré mes billes, l'échec à peu près total.

Tout n'est pas négatif pour Bernard : un dentiste a refait entièrement sa dentition en échange de cours de navigation sur le bateau du praticien. Mais son ulcère s'est réveillé, nécessitant hospitalisation et transfusion. Il a refusé d'être opéré. Ileana n'arrive pratiquement pas à vendre les robes qu'elle dessine et coud. C'est presque la misère. Il reconnaît, au mois de novembre, être « sous gréement de survie ». Par chance, à la suite d'une projection, l'un des spectateurs, qui possède une petite entreprise de bâtiment, lui procure un travail, deux ou trois jours par semaine, payé 10 dollars de l'heure. Bernard doit creuser des caniveaux, pousser la brouette, touiller le ciment. Avec courage, il affirme : « C'est une excellente chose pour moi d'aller transpirer un bon coup de temps en temps. » Et Ileana trouve un toit pour la famille : un ménage à 60 kilomètres de San Francisco les loge dans une annexe de sa maison, avec piscine, voiture et 500 dollars par mois en contrepartie du gardiennage et de dix heures de travail par semaine pour Bernard, cinq heures pour Ileana. Moitessier déclare, plein d'espoir :

> 28 novembre 1981
>
> Je sens que je suis sorti du trou, que les choses vont s'arranger.

Le naufrage de *Joshua*

Le rêve américain tourne à la faillite. Moitessier me confie sa déception :

> J'étais venu dans ce pays pour essayer d'y faire un peu de fric d'une manière spirituellement intéressante (avec le film + l'histoire des arbres fruitiers) afin de pouvoir me retirer dans un coin pour écrire ce bouquin dont nous avions parlé ensemble. […] J'ai donné une trentaine de représentations, je parle chaque fois de l'histoire des fruitiers, les gens semblent franchement intéressés et en même temps je crois qu'ils s'en foutent au plus haut degré. Mes illusions sur l'Amérique, je n'en ai plus beaucoup, le dollar est pratiquement dans toutes les conversations.

Il ne s'y est pas trouvé de vrais amis, à l'exception d'Ugo et Isabella, qui sont d'origine italienne.

Il voudrait s'en aller : après Ahé, la Polynésie et Suvarov, cet univers de béton, d'asphalte, d'autoroutes, ce monde aseptisé lui donne la nostalgie de la terre, de la poussière. Il désire fuir. Mais l'Amérique s'est refermée sur lui comme un piège. L'organisateur français des Galas de la mer lui a proposé de venir projeter son film. La revue *Neptune nautisme* paierait son billet d'avion en échange d'un article. Il a poliment refusé : « Je viens de traverser une période très difficile et redémarre pratiquement à zéro. Outre la fatigue d'un voyage éclair pour le Salon nautique, il y a des engagements que j'ai pris ici et qu'il me serait difficile de reporter sans risques d'annuler

de longs mois d'efforts. » Bernard et Ileana ont abandonné leur emploi de gardiens et la maison qui les abritait : le travail d'entretien après celui du chantier laissait Moitessier sans force le soir pour quoi que ce soit d'autre que dormir. Il s'y ajoutait une heure et demie à deux heures d'autoroute pour aller pelleter, l'essence, les frais… Il est nécessaire de retourner vivre sur *Joshua* afin de poursuivre son entretien et d'accueillir les éventuels clients de cours de navigation. Avec la cotisation à l'Assurance maladie, les 270 dollars mensuels à verser à la marina, l'école de Stephan, la nourriture, tout concourt à les acculer à la pauvreté : « J'ai compris que ma vie dans ce pays se passerait à bosser comme un dingue rien que pour arriver à vivre, sans plus. » Aller ailleurs. Mais où ? Il s'interroge, dans la lettre qu'il m'envoie :

> L'Asie nous est fermée. Le Pacifique… on connaît, on a essayé, évidemment ce serait mieux que de crever de faim et de froid en France ou en Amérique… L'Afrique… tout redémarrer à zéro, en approchant de la soixantaine, sans fric, dans des coins où les Blancs ne sont pas en odeur de sainteté. L'Amérique du Sud ? Là aussi, on ne connaît pas…

À 58 ans, amaigri, fatigué, Moitessier doit admettre qu'il ne possède plus l'énergie qui lui avait permis de redémarrer chaque fois que le sort était contraire.

Il lui faut partir. Mais pas tout de suite : « Nous n'aurions même pas le choix, même si nous voulions nous tirer vers des cieux plus calmes : pas de fric (vraiment pas), pas de vivres, pas de génois ni de foc de route, et la trinquette est en si mauvais état que je ne peux pas y coudre de pièce, seulement faire des collages. » Finalement, il prend la décision d'appareiller, même avec un bateau en piètre état. Il songe à gagner le Costa Rica, où la vie est bon marché, ou à retourner en Polynésie. Et comme souvent dans l'existence de Bernard, au moment crucial, la providence intervient. Lorsqu'une revue locale annonce son prochain départ, les clients affluent pour

bénéficier de ses cours de navigation. En trois mois, la caisse de bord est renflouée. Et deux Italiens, à la veille de quitter la Californie, demandent à Moitessier les dimensions des voiles de *Joshua*, qui, trois semaines plus tard, bénéficie d'un cadeau miraculeux : deux focs, une trinquette et un génois taillés sur mesure en Italie.

Une autre rencontre conforte le navigateur dans ses projets. L'acteur Klaus Kinski rêve d'effectuer un tour du monde. Il écrit dans son livre *Crever pour vivre* : « Chichester, Chay Blyth, Tabarly, Moitessier deviennent mes héros. » Il passe souvent à la marina de Sausalito et soudain décide d'embarquer sur *Joshua* jusqu'à Tahiti. Prix convenu : 30 000 dollars. Un pactole ! Pourtant, la personnalité complexe de l'acteur peut inquiéter : « Un copain m'a dit qu'il était à moitié fou, complètement imprévisible, qu'il attire les catastrophes[1]. » Finalement, les nécessités d'un tournage n'autorisent Kinski qu'à embarquer pendant une quinzaine de jours, jusqu'au Mexique. Prix convenu : 5 000 dollars, toujours bon à prendre.

Ileana et Stephan restent aux États-Unis. Stephan est heureux à l'école, continue à parfaire sa pratique de l'anglais. Ileana ne veut pas retourner sous les tropiques, dans leur désert mental. « Elle a une chance d'apprendre quelque chose d'intéressant, côté artistique, et aussi sur les plantes médicinales et plantes comestibles sauvages », confie Bernard à Jean Knocker en lui annonçant leur décision de se séparer, au moins provisoirement. Dans *Tamata et l'Alliance*, il écrit : « Nous avons conscience, Ileana et moi, que notre séparation est devenue incontournable… et sans doute définitive. […] Elle sait qu'elle restera pour toujours dans mon cœur, quoi qu'il advienne. » Alors pourquoi ? Parce que, prétend-il, « les dieux l'exigent ». Même si le navigateur solitaire avait d'emblée prévenu

sa compagne qu'il entendait préserver sa liberté, d'aucuns pourront estimer l'explication sommaire, voire quelque peu désinvolte, à l'égard d'une femme lucide et désintéressée qui a toujours, dans les moments difficiles, donné à Bernard le meilleur conseil.

Le 21 novembre 1982, *Joshua* quitte la baie de San Francisco avec, pour équipage, Bernard Moitessier et Klaus Kinski. Le bateau est chargé de vivres et de matériel qui doivent assurer une longue autonomie. Trois semaines plus tard, je reçois une lettre signée par Hélène et Stephan :

> Mardi 14 décembre 1982
>
> Une bien triste nouvelle à vous annoncer car je ne pense pas que Bernard ait le cœur à écrire : *Joshua* est devenu une épave remplie d'eau et de sable.

Que s'est-il passé ? Moitessier a rédigé, en anglais, le récit de cette catastrophe[2], faisant d'abord l'éloge de son équipier : « Un homme merveilleux, agréable, intéressant, simple et chaleureux. » La traversée, d'abord par petite brise entrecoupée d'un coup de vent de sud-est, puis par de bonnes brises portantes, s'achève le douzième jour lorsque le ketch mouille, le vendredi 3 décembre, dans la baie de San Lucas. Dominique Charnay fait état d'une tout autre appréciation du skipper sur son équipier occasionnel : peu doué, pataud à bord, Klaus se révèle particulièrement maladroit lors des déplacements en annexe. Ses chavirements répétés en abordant la plage deviennent une attraction pour les spectateurs. Si bien que, contrairement à la décision qu'il aurait prise s'il avait été seul, Bernard a mouillé *Joshua* au milieu de la flottille de yachts, le plus près possible du rivage pour abréger le trajet. Kinski dispose encore de quelques jours et Moitessier s'efforce de lui inculquer les bases de la navigation astronomique, mais, en dépit des qualités pédagogiques de l'enseignant, l'acteur semble allergique aux calculs. Le 8 décembre, vers 17 heures, Klaus possède enfin les rudiments de

la navigation par les astres. Durant la traversée, il s'est familiarisé avec le maniement du sextant. Un taxi doit venir le prendre le lendemain matin pour le conduire à l'aéroport.

La baie de San Lucas, première escale sur la côte du Mexique, est très fréquentée par les plaisanciers durant la saison hivernale et est réputée pour la clarté de ses eaux. La période des cyclones est achevée depuis deux mois. Toutes les statistiques sont unanimes : aucun cyclone ne peut sévir après le mois d'octobre. Le mouillage est bien protégé, sauf des vents d'est, qui ne soufflent que pendant la mauvaise saison. Le 8 décembre, vers midi, le ciel se couvre de nuages montant rapidement du sud-est, provoquant une petite pluie, avec un coup de vent d'une demi-heure. Une houle se forme et, par précaution, Moitessier prépare une seconde ancre CQR de 45 livres avec une chaîne de 30 mètres et 100 mètres de câblot lovés sur le pont. Au crépuscule, le vent se met à souffler du sud-est « pas trop fort, mais je n'aime pas ça », raconte Bernard, qui ajoute : « Je sais (je pense que je sais) qu'il ne peut durer pendant cette saison. » Le vent forcit durant la nuit, des vagues de 3 mètres brisent sur la plage. Moitessier est sur le pont. Soudain la CQR de 55 livres chasse. Le marin mouille la seconde ancre. La houle augmente. Dans une rafale très forte, et qui semble ne devoir jamais finir, la seconde ancre chasse aussi. Des bateaux tentent d'appareiller mais les hélices se prennent dans les câblots, ajoutant à la confusion. *Joshua* est entraîné vers la plage, le gouvernail touche le premier, puis le bateau pivote, offrant le flanc aux vagues qui déferlent. Une dispute survient entre Bernard et Klaus :

« Klaus ! Prends tes affaires et saute. Ne perds pas une minute.

— Je ne vais pas te laisser seul, je reste avec toi, tu auras besoin d'aide. »

Bernard insiste, se fâche : « Il ne peut comprendre que je dois rester sur mon bateau, que c'est ce que je dois faire, que je ne peux pas tourner le dos à mon bateau et m'en aller comme ça. » Pour convaincre Kinski de débarquer pendant qu'il est encore temps, avant que les vagues ne deviennent meurtrières, Moitessier lui explique qu'il a déjà survécu à deux naufrages, qu'il navigue sur *Joshua* depuis vingt et un ans et que, danger ou pas, il doit rester à bord. Kinski débarque. Une heure et demie plus tard, aller à terre aurait été impossible. Bernard, assis sur le plancher de la cabine, réfléchit :

« Je peux maintenant voir clairement les indices que mon cerveau n'a pas perçus, les signes dans le ciel et les nuages inquiétants venant du large. J'enseignais à Klaus les étoiles et la mer mais je regardais le ciel avec des yeux d'aveugle. En outre, j'ai mouillé trop près de la plage, trop près des autres bateaux, m'ôtant ainsi toute possibilité de manœuvrer lorsqu'il était encore temps de partir vers la haute mer[3]. » Un autre yacht vient aborder le ketch, brisant son gréement, poussant les deux bateaux encore plus haut sur le sable.

À l'aube, la plage est devenue un cimetière. Vingt-six épaves gisent sur le sable comme des poissons morts, deux autres ont coulé, par chance sans aucune perte humaine. *Joshua*, grâce à sa robustesse, a résisté. Mais les mâts sont cassés, les panneaux et les portes de cabines arrachés, les balcons et chandeliers tordus. Le gouvernail a été emporté, la coque est remplie de sable et d'eau où flottent matelas, coussins, bouteilles, voiles, livres et cahiers devenus de la pâte à papier.

Un ménage d'une formidable générosité ouvre sa maison à Bernard et à un couple de naufragés. Ugo saute dans un avion pour apporter son soutien. Deux jeunes, un Suisse allemand et un

Américain, aident Bernard à récupérer un peu de matériel : ancres, chaînes, outils, matériel, voiles, compas, sextant sont entreposés dans le garage de Bill et Laura, les hôtes de Bernard. Mais les précieuses notes destinées au futur livre sont perdues.

Joshua ne peut pas mourir. Pendant sept jours, une équipe travaille à creuser une tranchée. Reto Filli, qui a apporté son aide, propose à Moitessier de racheter *Joshua*, même s'il ne dispose pas de beaucoup d'argent. Bernard lui en fait cadeau, les sommes que possède Reto seront consacrées à remettre le ketch en état. Le jour de la nouvelle lune, un engin de chantier libère *Joshua* de l'épave du *Freling*, fait pivoter la coque. À bord, dix volontaires travaillent comme des fous à débarrasser le bateau du sable et de l'eau. Le Caterpillar pousse, la quille glisse sur le sable, atteint l'eau, Bernard et deux aides tirent sur le câblot de l'ancre mouillée au large. Le bateau est ensuite immobilisé sur trois ancres. La coque est cabossée, mais ne fait pas une goutte d'eau.

Bernard a dû maintes fois répondre à la même question : « Si c'était à refaire, feriez-vous construire le même bateau ? » Sa réponse est sans ambiguïté : « Quand j'ai fait construire *Joshua*, j'avais 37 ans et le ketch s'est révélé être le bateau parfait pour la vie que je voulais mener. Avec les années, j'ai dû admettre que *Joshua* exigeait pour son entretien plus que je ne pouvais fournir. En mer, aucun problème, mais le reste du temps, il était devenu plus grand que nécessaire. Si je devais posséder un autre bateau, il serait en acier, mais beaucoup plus petit, et avec un arrière à tableau [4]. »

Dans une lettre envoyée de San Lucas le 7 janvier 1983, Bernard m'affirme que son moral reste intact :

> *Joshua* était le bateau parfait pour mon genre de vie jusqu'à ces dernières années… puis les choses ont changé. Ce coup du sort est donc un bien, dans un sens. Et le fait que *Joshua* soit entre les mains d'un gars jeune pour s'en occuper fait que finalement tout est dans l'ordre.

Un Bernard Moitessier ne peut rester sans bateau. Comme après les naufrages de *Marie-Thérèse*, de *Marie-Thérèse II*, les anges gardiens du marin forgent une chaîne de solidarité. Rick Wood est un navigateur américain qui a doublé le cap Horn sur un robuste ketch en acier et que Bernard a connu à Tahiti. Rick a monté un chantier dans la baie de San Francisco. La chance veut que John Hutton et sa compagne Ned viennent d'y achever la construction d'un bateau en acier. Eux aussi furent à Papeete des voisins de mouillage de *Joshua* et étaient devenus des amis. Deux jours après le retour d'Ugo à San Francisco, Bernard reçoit un appel de John : « On ne va pas te laisser tomber. Ned et moi te construirons ton nouveau bateau. » Ugo signe un chèque de 3 000 dollars, le prix de la tôle. Rick confirme : « Je peux me faire livrer la tôle après-demain. John et Ned disposeront de tout l'outillage du chantier. Et je ne te demanderai pas un sou. Ce sera ma participation. »

L'accord est conclu pour un plan de 10 mètres, une coque à bouchain vif, aisée à construire, qui sera gréée en cotre. Mary Crowley en Californie, Jeannot Rey à Tahiti déclenchent une campagne d'aide. En France, je prends l'initiative de lancer une souscription. La Fédération française de voile recueillera les fonds. Parmi les donateurs, l'un des plus généreux est le maire de Marseille, Gaston Defferre. Trois mois après le naufrage, Moitessier dispose d'un bateau de 10 mètres. Wichard offre manilles et ridoirs. Les libéralités se succèdent, fournissant un poteau pour le mât, une grand-voile neuve. Un charpentier de marine taille le mât, cadeau évidemment. Un homme surgit, venant de Seattle : il s'appelle Cliff, veut se faire construire un bateau et a effectué en voiture ce long trajet pour rencontrer Moitessier. Il veut embarquer avec lui et, en échange, offre un petit moteur diesel de douze chevaux. Un autre ami, Jacques Toujan, aide à aménager la cabine, très dépouillée,

avec un intérieur ouvert de l'étrave à l'étambot pour l'espace, la lumière et la ventilation. La cuisine reçoit le réchaud à pétrole qui a déjà vécu une longue histoire sur *Joshua.* Balcons, chandeliers, régulateur d'allure sont achevés. L'accastillage est simple, et les winches sont remplacés par le fidèle palan Attila. Il ne reste plus qu'à baptiser le bateau. Bernard propose *Ileana*. La jeune femme décline ce parrainage et suggère *Tamata*, avec un idéogramme chinois peint sur la coque rouge.

À la fin du mois de juillet, six mois après le naufrage, Moitessier l'insubmersible est prêt à reprendre la mer.

« Participer à la création du monde »

Moitessier a d'abord songé à partir sur *Tamata* pour le Mexique ou le Costa Rica « avec machine à écrire et papier ». C'est finalement en Polynésie qu'il décide de retourner, m'annonce-t-il : « À Tahiti (ou peut-être à Moorea par périodes), je m'enfermerai à bord et travaillerai sérieusement. » Sans doute espère-t-il y retrouver les conditions qui ont permis l'écriture de *La Longue Route.* Va-t-il enfin parvenir à mener à bien ce livre qui l'obsède, dont il parle depuis des années sans jamais le commencer ? Le message qu'il entend délivrer n'est pas simple.

Pendant dix mois, naviguant sur les océans les plus hostiles du globe, le marin a vécu dans l'intimité de la mer, du ciel, des oiseaux, des poissons, des dauphins. De même que les ermites partent méditer dans le désert, Moitessier, dans la solitude des vastes étendues maritimes, a noué des liens avec la création. Lui qui avait connu la sagesse millénaire de l'Asie, il a mesuré les erreurs de l'Occident, la course effrénée à l'argent, au matérialisme, la négation des valeurs spirituelles. À bord de *Joshua*, malgré les dangers, le mauvais temps, la tempête, il se sentait heureux, en paix avec l'univers, participant à son immensité : « Je n'en peux plus des faux dieux de l'Occident. Et je porte plainte contre le monde moderne,

c’est lui le Monstre. Il détruit notre terre, il piétine l’âme des hommes[1]. »

Au terme de sa navigation, achevant après deux ans d’efforts le récit d’un périple qui l’a mené bien au-delà d’une victoire, il a rêvé d’un autre monde, géré par un président hippy et des ministres va-nu-pieds, guidé par le cœur et l’instinct. Espérant apporter sa contribution à un renouveau de la conscience, il a voulu léguer ses droits d’auteur au pape « pour aider à reconstruire le monde ». Échec complet. Mais il ne s’est pas découragé. Sans cesse, il continue à livrer son combat, ses batailles.

Il lit, il cherche. Il affirme : « Notre fonction à tous est de participer à la création du monde. » Alors qu’il se trouve à Ahé, il se réjouit que, prononçant ses vœux de bonne année, le président de la République ait souhaité à ses concitoyens de devenir plus intelligents. Pendant plusieurs semaines, il travaille à concevoir et à parfaire une lettre de trois pages destinée à Valéry Giscard d’Estaing. Tout en s’excusant de sa naïveté, il écrit :

> 23 mai 1979
>
> Il y a seulement deux chemins dans la vie :
> 1) le chemin d’en haut, celui qui a un cœur, où les motivations sont plus grandes que l’homme.
> 2) le chemin d’en bas, qui n’a pas de cœur malgré tous les camouflages dont il s’entoure, où prime l’intérêt personnel.

Inquiet sur les possibilités d’une guerre, il exprime une autre crainte :

> Il n’y a pas seulement les risques d’un conflit armé entre Grands, il y en a un autre, totalement imparable par les gouvernements : un petit groupe bien organisé et qui ne croit plus à rien (compétent en bactériologie par exemple) pourrait être capable de commettre d’immenses méfaits. Contre ce type d’action, aucune parade possible, sauf une, qui consiste à désamorcer la violence à la base en donnant à l’homme une raison véritable de croire de nouveau en l’humanité.

> […] Je crois que l'intelligence du cœur est tout simplement le petit génie créateur qui va vers le chemin du haut. […] Ou bien la France s'élèvera au-dessus d'elle-même par la qualité des motivations des Français en général, et à ce moment-là elle pourra participer au décollage de l'Europe. Ou alors la France restera ce qu'elle est, et l'Europe ne décollera pas.

En m'envoyant une copie de cette lettre, il ajoute en marge, à mon intention :

> J'avais encore un milligramme d'espoir.

Déjà, le 12 février 1977, il s'était adressé à un haut fonctionnaire qu'il connaissait :

> Il m'a fallu de nombreuses années pour commencer à comprendre que « péché originel » et « connerie humaine » sont exactement la même chose, mais avec une différence : l'idée de péché originel implique la notion d'irresponsabilité et de fatalité alors que sous l'éclairage de la connerie humaine, le même mal perd son caractère de fatalité et d'irresponsabilité puisque nous savons qu'il nous est possible, à tous, de nous acheminer au moins vers un commencement de guérison, d'évolution positive, d'épanouissement.

Dans une lettre du 26 juin 1984 envoyée à Jean Knocker, Bernard, qui affectionne les images, illustre le passage de la branche des primates à celle de l'homme par « le pas de la réflexion » en imaginant une bande de singes s'acharnant à traîner un énorme tronc d'arbre malgré les rochers qui en entravent la progression, et restant sourds à quelques-uns qui tentent d'attirer leur attention :

> Ce que cherchent à exprimer ces quelques singes isolés dans la masse, c'est « essayons autre chose », par exemple de faire rouler ce tronc […] et c'est comme ça que la roue a été inventée.

Il revient dans plusieurs lettres sur l'idée du choix qui s'offre sans cesse à l'homme. L'exemple de Tom Neale à Suvarov, l'expérience utopiste tentée à Ahé, l'invitation aux maires à planter des arbres fruitiers relèvent de la même exigence, avec cet impératif qui a valu au navigateur son surnom de Tamata, « essayer » : « Nous

pouvons créer ce que nous voulons, nous pouvons transformer le néant en quelque chose qui n'est plus le néant. On se retrouve toujours placé entre deux voies : l'une qui s'enfonce dans le néant, l'autre qui va vers la création[2]. » Le séjour dans la communauté de Phil, en Israël, a procuré à Moitessier un enseignement qui, dans le sillage de Gurdjieff, est basé sur la méditation et le travail collectif : pour qu'il y ait création, la pensée consciente doit être mariée à une action consciente.

Bernard préconise ce que, selon la formule de Samuel Pisar, il nomme « le pas de l'intelligence ». Le grand problème que doit résoudre l'humanité si elle ne veut pas régresser est « le gigantesque combat de l'Intelligence contre l'Imbécillité ».

Impressionné par un ouvrage de Franz Alt, *Les Béatitudes, l'arme absolue*, il en commande de nombreux exemplaires et, toujours avide de comparaisons, écrit : « Les macaques ont inventé les allumettes, ils se prennent pour des dieux alors qu'ils sont sur le point de mettre le feu à la savane entière pour régler leurs problèmes internes et de voisinage en éliminant d'un seul coup tous les macaques de la planète. »

Bernard a aussi été saisi d'enthousiasme à la lecture du livre de Roger Garaudy, *Appel aux vivants*, « que je considère le livre le plus important pour notre époque de mutation ». Dans une lettre du 18 mars 1980, il exprime à l'auteur son admiration, souhaite que l'ouvrage soit publié en format de poche pour connaître la plus large diffusion, et conclut :

> Votre livre contient la Vérité dans ce qu'elle a de simple et d'illimité, et c'est pour cela qu'il peut retourner la foule et faire basculer l'Histoire dans le sens de la création. Je vous remercie de m'avoir montré que cela est possible par la projection du cri à travers l'écriture.

C’est ce « cri » qu’il souhaite exprimer dans le livre qu’il veut écrire et dont il ne cesse de parler sans jamais parvenir à l’entreprendre.

Dans ses réflexions sur l’évolution de l’univers, Moitessier montre une impressionnante prescience. Au moment du deuxième choc pétrolier, bien avant la guerre du Golfe, l’attentat du 11 Septembre et la guerre en Irak, il me communique son intuition :

> 14 juillet 1979
>
> Si un jour un peuple occidental déclenchait une opération armée en pays arabe, ça pourrait se traduire, en retour, par des actions de terrorisme venant de petits groupes à peu près autonomes et fanatisés. […] Je ne sais pas ce que les Occidentaux risquent de faire, face à cette histoire de pétrole. J’espère seulement qu’aucun des chefs d’État de l’Occident ne sera assez con pour risquer, en allant chercher le pétrole par la force (et par la stupidité), de provoquer tôt ou tard des règlements de comptes au niveau du super terrorisme.

Il revient sur cette préoccupation dans une lettre adressée le 6 janvier 1991 à François Mitterrand :

> La seule arme qui reste à la disposition d’un desperado acculé ou humilié est le terrorisme. Et il est évident que le terrorisme se pratiquera (un jour ou l’autre) à la bombe atomique. Cela est (ou sera bientôt) techniquement réalisable : bombe atomique installée par exemple dans une chambre de bonne dans une capitale occidentale, et déclenchée par un système radio ou autre : imparable.
> Imparable… à moins que la morale occidentale se décide enfin à conduire la politique actuellement immorale de l’Occident. Et je forme des vœux pour que 1991 voie enfin émerger la morale dans notre peu de conscience.

L’une des obsessions de Bernard est l’escalade de l’armement nucléaire à laquelle se livrent les États-Unis et l’URSS. Pour lui qui a vécu la guerre en Indochine, entendu le bruit des fusils mitrailleurs tirant leurs rafales, senti les balles le frôler, trouvé au bout de son fusil ses camarades de jeux, ses condisciples à l’école, les grands amis du village du golfe de Siam, les conflits entre nations sont inacceptables : « La guerre est le pire monstre que les hommes aient

créé. Toutes les guerres sont fratricides[3]. » Il s'est senti personnellement concerné au moment des essais atomiques français à Mururoa. Un yacht, le *Fri*, armé par des Néo-Zélandais, a croisé dans les eaux de l'atoll, jusqu'à ce qu'il soit finalement arraisonné par la marine nationale. À l'époque, Hélène avait souhaité que *Joshua* aille lui aussi tirer des bords à proximité de l'île. Bernard avait refusé car son intervention aurait probablement entraîné son éviction de la Polynésie française, mais il a été impressionné en apprenant qu'à bord du *Fri* se trouvaient un général français, l'écologiste Brice Lalonde, et que Jean-Jacques Servan-Schreiber avait manifesté son hostilité à cette campagne d'essais. Lors de son séjour en Nouvelle-Zélande, Moitessier avait côtoyé l'équipage du *Fri*.

Durant son séjour aux États-Unis, le marin-philosophe déploie, avec d'autres contestataires, d'immenses efforts en faveur d'une désescalade unilatérale de l'armement atomique. Son ami Ugo le constate : « Pour la première fois dans l'histoire de l'humanité, il est possible d'être moins fort que l'adversaire tout en restant en sécurité. » La démonstration de Bernard tient en trois points :

1. La peur peut créer une situation émotionnelle conduisant une superpuissance à déclarer une guerre nucléaire échappant à tout contrôle. Si les États-Unis décidaient de façon unilatérale de cesser de développer leur arsenal nucléaire, la peur disparaîtrait et avec elle le risque que l'URSS lance une attaque déclenchée par un mouvement émotionnel.

2. En maintenant seulement une force de dissuasion, les États-Unis libéreraient des ressources budgétaires qui permettraient de développer l'économie en Amérique et par voie de conséquence dans le reste du monde, donc de diminuer les tensions sociales.

3. La démonstration d'un acte de courage et d'intelligence aiderait le monde à comprendre quelque chose de nouveau, de simple et de grand.

Moitessier déploie une immense énergie à diffuser ces idées, dans des prospectus et plus de six cents lettres dont il bombarde les journaux, les magazines, des chefs d'État comme Reagan, des hommes politiques comme Edward Kennedy et bien d'autres. Il a apprécié d'entendre à la radio Margaret Thatcher déclarer qu'elle voulait diminuer les tensions avec l'URSS et limiter l'armement de l'Angleterre à un niveau raisonnable, et l'en a félicitée. Dans une lettre au pape, le 3 février 1984, il exprime sa préoccupation majeure :

> Mon sentiment est que l'humanité est engagée dans le tournant le plus sérieux de son histoire.

En 1987, il se réjouit de la perestroïka entamée en URSS par Gorbatchev qui « nous lance à tous un immense appel à la Paix et à la Raison ». Il s'indignera lorsque Alexandre de Marenches, ancien patron des services secrets français, publiera un article intitulé « Gorbatchev et les Autruches ». Saisi d'une grande colère, il m'écrit, le 13 janvier 1990 :

> Les gens refusent absolument d'ouvrir les yeux sur des réalités aveuglantes. Ils voient calculs et coups fourrés là où il n'y a qu'un immense désir de paix. C'est tellement plus simple et confortable de rester cramponné à d'anciennes règles complètement périmées et de jouer au bonze quand on est seulement un débile mental incapable d'admettre que le monde est en train de changer. Marenches ne voit qu'une gigantesque partie d'échecs jouée par Gorbatchev pour affaiblir l'Europe mais il est incapable de voir la formidable brèche que Gorbatchev est en train d'ouvrir dans le mur en béton de la connerie humaine.

Moitessier cultive une autre marotte. Il n'a pas oublié l'enseignement que lui a délivré Assam dans le village du golfe de Siam : les idéogrammes inventés par les Chinois sont la seule langue

vivante universelle dans sa forme écrite. Dans un petit livre de vulgarisation, Stephan a commencé à se familiariser avec les caractères chinois. Bernard s'adresse au président de la République populaire de Chine :

> 16 novembre 1979
>
> Si, dans les écoles des pays d'Occident, leurs enfants pouvaient apprendre environ deux cents caractères chinois en dix ans d'enseignement obligatoire, quelque chose pourrait être transformé en bien dans le monde, entre l'Est et l'Ouest. Cela ne pourrait que favoriser un rapprochement sur le plan spirituel entre deux blocs humains, et sans porter atteinte à la culture de chaque nation. Je me permets de suggérer qu'un groupe de Chinois d'une haute honnêteté intellectuelle et d'une grande compétence essaie de mettre au point un manuel d'enseignement des caractères chinois conçu de manière tellement simple et efficace qu'un gouvernement occidental serait tenté de l'adopter.

Désescalade nucléaire, arbres fruitiers, caractères chinois, tentative pour améliorer les cultures vivrières dans l'atoll d'Ahé, visites à Suvarov, participent de la même ambition : tenter de réveiller la conscience des gens afin qu'ils deviennent plus intelligents. Constatant que ses efforts n'ont pas toujours rencontré l'écho qu'il escomptait, Bernard Moitessier est suffisamment lucide pour admettre sa naïveté. Mais il reste fidèle à son principe : essayer.

Retour à Tahiti

À la fin du mois de juillet 1983, Moitessier quitte San Francisco, avec deux équipiers. Les essais de *Tamata* ont donné satisfaction et la traversée vers Hawaii avec cinq journées de 150 milles ou plus prouve que le cotre est rapide aux allures portantes. Bernard mouille son bateau dans le Keehi Lagoon. Le 16 septembre, il me fait part de son plaisir d'avoir retrouvé les tropiques : « Je me sens autrement mieux à Hawaii qu'en Californie. Ici, je peux me tirer quand j'en ai marre de ce coin : Polynésie, Marshall, Mexique, Suvarov. »

Il a retrouvé John Hutton, qui a ouvert dans l'archipel un chantier de construction de voiliers en acier. L'eau est chaude, il nage, reprend des forces après l'épuisement nerveux des États-Unis et le naufrage. Va-t-il en profiter pour commencer le livre ? Il avoue : « J'ai l'impression de devenir de moins en moins motivé pour me mettre à écrire dans le sens bouquin. » Par contre, il rédige de nombreuses lettres, des articles que lui a commandés la revue *Cruising World*, et espère trouver l'argent nécessaire pour qu'Ileana et Stephan viennent passer Noël avec lui.

Bernard reste près de huit mois à Hawaii sans rédiger une seule ligne de son livre. Au mois de mai, il s'apprête à appareiller, en compagnie de deux autres bateaux français, vers les atolls de

Palmyra, Penhirn, Suvarov, une croisière de trois mois qui doit s'achever à Tahiti : « Je pars avec une équipière très sympa, un peu genre hippy, 20 ans, Française (malheureusement nulle en cuisine) qui veut aller à Tahiti et naviguer (pour la première fois) », m'annonce-t-il.

Si *Tamata,* aux allures portantes, a aligné des journées de 169 et 171 milles, le retour vers Tahiti est moins aisé, contre un alizé fort, atteignant parfois le coup de vent. Le bateau remonte assez bien malgré son faible tirant d'eau mais, insuffisamment lesté, est gîtard. Au mois d'août, *Tamata* retrouve le mouillage quitté quatre ans plus tôt par *Joshua,* devant le quai de Papeete, « entre la jonque et la clé à molette ». La première préoccupation du marin est de laver l'intérieur du bateau pour y passer deux ou trois couches de peinture « afin de ne plus avoir de boulot pour longtemps et me consacrer à l'écriture ». Mais, au mois d'octobre, il n'a toujours pas terminé ses travaux, menés à un rythme tahitien. Il a des excuses : « Je commence à retrouver ma santé normale après l'épreuve de quatre ans sous tension nerveuse aux États-Unis. Ici, je peux enfin faire du sport et de la natation tous les jours, je me sens revivre physiquement et mentalement. » Il me déclare : « Tout bien pesé, je commencerai par un bouquin technique très simple, visant strictement l'essentiel. J'espère que cela représentera pour moi une mise en condition pour le bouquin plus sérieux qui devrait suivre. »

À la fin de l'année, il est question que j'aille à Tahiti effectuer, pour l'émission *Thalassa,* une interview de Bernard. Celui-ci est d'accord, accepte que nous sortions en mer pour réaliser des prises de vues. Il termine sa lettre du 21 janvier 1985 par : « Ce sera chouette de te revoir. Je t'embrasse. » En effet, si nous nous écrivons avec régularité, nous ne nous sommes pas revus depuis le passage de Moitessier en France dix ans auparavant, à l'occasion de son séjour

en Israël. C'était alors la dernière fois que Bernard pouvait voir sa mère, dans la maison familiale des Lecques : Marthe Moitessier a disparu en novembre 1983.

Pendant toute cette période, Bernard et nous avons joué à cache-cache à travers les océans : lors de nos séjours en Polynésie, avec notre bateau, de 1981 à 1983, Bernard était en Californie. Lorsqu'il est arrivé à Tahiti en 1984, nous étions repartis vers la Nouvelle-Calédonie.

Finalement, l'émission destinée à *Thalassa* n'a pas lieu. Bernard a précisé les idées qu'il désirait défendre, a formulé de telles exigences sur le contrôle de l'équipe de réalisation que le projet a été abandonné. Il en sera de même pour un article destiné au *Figaro Magazine*. Moitessier avait beaucoup aimé les livres écrits par Louis Pauwels, *Monsieur Gurdjieff* et *Le Matin des magiciens*. Mais depuis la parution de ces ouvrages, Pauwels a beaucoup évolué et Moitessier a été très déçu par sa *Lettre ouverte aux gens heureux et qui ont bien raison de l'être.* En prélude à ma venue à Papeete, dans une lettre au directeur de la revue, Bernard a exprimé les thèmes auxquels il tient : la plantation d'arbres fruitiers, la désescalade nucléaire unilatérale, demandant que lui soient données toutes garanties sur le respect des termes de l'interview que je réaliserais. Il devenait évident que le magazine ne pouvait accepter les conditions posées par le navigateur. Celui-ci s'est-il enfin attaqué à son manuscrit ? Il me fait part de ses hésitations et des atermoiements qu'elles provoquent :

> 19 mars 1985
>
> Je me sens comme déséquilibré entre deux pôles : d'un côté le vrai bouquin (*Tamata ou l'utopie d'Ahé*) qui m'effraie par l'énormité de la tâche, et de l'autre côté le bouquin technique qui m'emmerde un peu par sa futilité relative.

Dans une lettre à ses amis de *Kim*, datée du 18 mars, il avoue : « L'éloignement d'Hélène et Stephan me pèse parfois sur le moral. Je compense en faisant beaucoup de sport. »

Répondant à sa lettre, j'affirme que son projet d'ouvrage technique n'est qu'un alibi. Il l'admet :

> 14 juin 1985
>
> Ai laissé tomber le bouquin technique après en avoir terminé le premier chapitre… Tu as sans doute raison, même si l'eau est froide, faut essayer. Ai donc commencé l'autre bouquin… vraiment très très dur… ai écrit à peine cinq pages en deux semaines, et elles seront peut-être à déchirer.

Enfin, le livre est en route :

> 11 juillet 1985
>
> J'ai bossé tous les jours, sérieusement, pendant un mois plein pour arriver à écrire ces onze pages du premier chapitre. Et depuis une semaine, je tourne en rond. […] J'essaie de faire un truc « politique » dans le sens large, vision du monde, et cela dans un langage imagé et poétique.

Au mois de juillet, son ami Ugo, qu'il considère comme l'un de ses gourous, vient passer un mois à bord de *Tamata* : « C'est un gars qui a eu une influence énorme sur ma vision du monde, un gars du niveau Nobel, à la fois scientifique, artiste, poète, musicien, qui m'a permis de piger des trucs que je n'aurais pas pu piger tout seul. » Ils naviguent peu, se contentant d'aller à Moorea, nagent, plongent, et surtout parlent.

Au mois de septembre, Moitessier part pour Suvarov, « mais pas tout seul… Elle est intelligente, sympa et compétente question voile. » Elle, c'est Véronique, une informaticienne qui, après avoir traversé l'Atlantique, s'est vu confier le convoyage d'une goélette de 17 mètres jusqu'à Tahiti. L'escapade vers l'atoll de Tom Neale aboutit à une frustration : les yachts y sont désormais interdits, une équipe de surveillance des îles Cook y séjourne en permanence et

Tamata ne peut y rester qu'une semaine. En compensation, la croisière se poursuit vers Bora Bora, Tahaa et Raiatea.

Mais le livre est en panne. Dans une lettre du 26 novembre 1985, Bernard m'annonce sa dernière idée :

> Pas avancé côté bouquin, rien écrit durant mon escapade. Je songe très sérieusement à venir me retremper dans l'ambiance de Paris pendant quelques mois, y remettre mon bouquin sur les rails, écrire dans les bistrots comme au temps du *Vagabond*, besoin de changer d'air dans une ambiance mentalement vivifiante, retrouver un peu le froid après onze ans sans rentrer en France.

Il est permis d'être sceptique. Depuis dix ans, à maintes reprises, Moitessier a annoncé qu'il allait écrire ce livre. Il affirmait qu'il avait trouvé les conditions favorables pour s'y atteler. Mais, d'une velléité à l'autre, pourquoi réussirait-il mieux à Paris qu'à Ahé, à Moorea, en Californie, au Mexique, à Hawaii, à Papeete, où il a prétendu chaque fois qu'il y parviendrait ? Et pourquoi, alors qu'il a achevé sans trop de difficulté trois livres magnifiques, bute-t-il sur celui-ci ? Sans doute parce que son autobiographie doit évoquer l'Indochine, l'enfance heureuse dans le village, sa vie dans l'intimité de ses amis vietnamiens et cambodgiens, sa complicité avec les fils de pêcheurs. Puis le drame. Les massacres. Les bains de sang. Les assassinats. Les paillotes incendiées. La guerre fratricide. La peur. La haine. Le suicide de Françou, le frère tant aimé. La blessure est trop profonde pour avoir guéri. Parfois, il a trouvé la paix, dans la solitude des océans, lorsqu'il s'est senti en harmonie avec l'univers. Mais la cicatrice ne s'est jamais vraiment refermée.

Les souvenirs le hantent. Les remords le taraudent. Évoquer ses années d'Indochine, aussi douloureux qu'en soit le récit, serait une sorte d'exorcisme, une façon d'apaiser sa relation avec les horreurs qu'il a côtoyées, de se remettre en accord avec le monde. Toutes les démarches du marin, depuis qu'il a renoncé à la victoire et poursuivi sa longue route, concourent à cette réconciliation : la tentative

d’enseigner aux Pomotus à mieux se nourrir, à mieux vivre, la plantation d’arbres fruitiers qui seraient un partage dans la générosité, la désescalade nucléaire afin d’éviter une troisième guerre mondiale, tous les appels à l’intelligence et à une prise de conscience relèvent d’une même tentative de thérapie.

Écrire ce livre aboutira peut-être à sa guérison. S’il y parvient.

L’alliance

Au mois de janvier 1986, *Tamata* est mouillé dans la marina Iti de Raiatea, surveillé par des copains. Après avoir passé quelques jours en Californie avec Ileana et Stephan, Bernard débarque à Paris avec de solides intentions : « bouquin, bouquin, bouquin ». Il nous écrit : « Téléphonez-moi à votre retour. » En effet, nous ne sommes pas là pour apprécier les progrès de son livre. Nous venons alors de doubler le cap de Bonne-Espérance et ne rentrerons à Saint-Malo qu’au mois d’avril, à l’issue de notre tour du monde.

Dès son arrivée en France, Bernard s’installe dans l’appartement de Véronique, un deux pièces rue Ernest-Renan, l’artère la plus passante d’Issy-les-Moulineaux. L’inspiration va-t-elle jaillir dans cette banlieue alors que l’écrivain n’a trouvé d’atmosphère favorable à la création ni sous le soleil des tropiques, ni dans le calme de Moorea, ni sous la pression de l’efficacité américaine ? Sans doute les fruits sont-ils enfin mûrs, même si la cueillette se révélera longue et difficile. En même temps que l’austérité du cadre incite à la concentration, Bernard découvre l’outil qui facilitera sa tâche : la machine à traitement de texte. Il s’achète d’abord un Amstrad, auquel succédera un ordinateur portable. Il concrétise ses bonnes résolutions dans un petit carnet rouge où il note l’avancement de

son travail. Il n'abandonne pas pour autant la pratique du sport, indispensable à son équilibre. Avec régularité, il se rend à la piscine d'Issy-les-Moulineaux, transpire dans le sauna. Souvent, Dominique Charnay l'y accompagne : le jeune journaliste rencontré à Tahiti, emmené à Ahé, voue une amicale fidélité à son aîné. Ensemble, ils se rendront au musée de l'Homme à la recherche de témoignages sur l'Indochine, à Deauville pour voir la mer et des bateaux, chez Lucette Destouches, à Meudon, avec Frédéric Vitoux.

Avec obstination et dans la douleur, Bernard progresse. Il a besoin d'être aidé, rassuré, corrigé au besoin. Il envoie ses textes, chapitre après chapitre, à Dominique Charnay, à la navigatrice Nicole van de Kerchove, à Éric Vibart, spécialiste de Gerbault à qui il a consacré une biographie que Moitessier a appréciée, à d'autres encore, comme son cher Garaudy, et à moi évidemment puisque nous avons toujours échangé nos manuscrits respectifs en cours d'élaboration :

> 30 juillet 1986
>
> Ci-joint mes deux premiers chapitres. […] Le chapitre 2 m'a donné un mal fou : trois mois pour ces quinze pages !

Des escapades apportent un peu de repos. Au mois de novembre 1986, nous accueillons Bernard et Véronique à Saint-Malo, où le solitaire du Golden Globe peut admirer, ébahi, les engins de la Route du Rhum et assister à leur envolée. Ils effectuent un court voyage en Italie au mois de mai 1987. Ils rendent visite à Jacques-Yves Le Toumelin dans sa robuste maison de granit, face au Croisic. À Charnay, qui fait partie de la virée, Jacques-Yves montre le passage de son livre, *Kurun autour du monde*, où il parle de sa rencontre avec le père de Dominique, alors administrateur des îles Sous-le-Vent.

Moitessier interrompt parfois la rédaction de *Tamata et l'Alliance*, titre désormais adopté, pour écrire à Mitterrand, à Reagan, à Cory Acuino, à Yvette Roudy, ministre des Droits de la femme : « Il est grand temps que les femmes prennent les choses en main : elles ne pourront jamais faire autant de bêtises que les hommes. » Il nous confie son idée du moment : « L'un des problèmes du mâle, c'est qu'il est trop occupé pour avoir le temps de réfléchir. »

En 1987, Bernard et Véronique, qui a pu prendre un mois de congé, retournent en Polynésie. Bernard est arrivé un mois avant Véronique pour caréner et armer *Tamata*. Ils vont effectuer ensemble une croisière extraordinaire. Caroline Island est un atoll inhabité, à 400 milles au nord de Tahiti. Un ménage a décidé de s'y installer, avec ses deux très jeunes enfants. Ron est écossais, Anne était prof de maths en France lorsqu'elle l'a rencontré. L'obsession de Ron est de s'établir dans une île déserte. Le couple a vécu à Suvarov avant d'en être chassé, puis à Ahé. Par un navigateur qui y avait fait naufrage, ils ont entendu parler de Caroline Island, au lagon inaccessible. Le seul mouillage se situe au bout d'un chenal de 10 mètres de large à travers le récif, menant à un minuscule bassin en cul-de-sac. Bernard et Véronique y conduisent *Tamata*, négocient le terrifiant Blind Passage, amarrent le bateau en étoile, bientôt rejoints par Ron et Anne sur leur *Fleur d'Écosse* chargé de tout un matériel. Ils aident les Robinsons à s'installer, creusent un puits, construisent un enclos pour les poules, débroussaillent la clairière où sera construit le faré. Ce voyage trop rapide, après la fatigue liée à la préparation du bateau, réveille l'ulcère de Bernard, le contraignant à effectuer un court séjour à l'hôpital de Raiatea.

Au mois de mai 1988, Moitessier s'octroie quelques jours de vacances, part pour Avignon, pour les Lecques, où son plus jeune frère, Gilbert, réside maintenant dans la maison familiale Avec

émotion, il y trouve un livret portant le titre *La Digitale*, avec comme seul nom d'auteur un prénom, François. Ce sont les poèmes écrits par son frère Françou, édités bien après sa disparition. Il rapporte des Lecques des cartes du village du golfe de Siam, dessinées par Françou avec un grand luxe de détails et une parfaite exactitude.

Le 29 juin, Bernard a achevé les douze premiers chapitres de *Tamata et l'Alliance*. Il en a terminé avec la partie indochinoise et l'évocation de ses souvenirs les plus tragiques. Écrire la suite devrait être moins malaisé.

Mais, comme une rafale de vent mauvais, une tempête déferle alors sur le marin : des problèmes urinaires l'ont conduit à consulter un médecin, les analyses dévoilent un cancer de la prostate. Déjà, en Polynésie, des mélanomes, provoqués par une trop constante exposition au soleil, s'étaient révélés cancéreux. Voici maintenant que l'assaille ce que Moitessier surnomme « la Bête ». C'est une nouvelle lutte qui commence.

Même si Bernard continue à faire du sport, à nager dans la piscine d'Issy-les-Moulineaux, la Bête ne lâche pas prise. En 1989, il refuse l'opération, accepte la fatalité. Il veut seulement que la maladie lui laisse le temps d'achever son livre. À la fin de l'année, Véronique achète, dans le golfe du Morbihan, à Kernabat, près du Bono, une petite maison de pêcheur entourée d'un jardinet. Bernard et Véronique l'aménagent, construisent des meubles, Bernard retrouve son amour pour la terre, démarre des plantations. En même temps, à Kernabat puis à Issy, il continue à travailler lentement, péniblement :

> 5 février 1990
>
> Je te joins mes chapitres 15 et 16. J'aimerais avoir ton avis et tes annotations sur ces deux chapitres clés. […] J'ai énormément bossé (neuf mois !) sur ces deux chapitres.

Au mois de mars 1990, son frère Jacky est emporté par un cancer du foie foudroyant. Bernard n'a eu que le temps de se précipiter à son chevet à la veille de sa mort. Le retour de *Joshua* apaise son chagrin. Reto Filli, à qui Moitessier avait fait cadeau de son ketch, l'avait bien retapé et conduit à Seattle où il avait été acheté par une Américaine, Johanna Slee, marin professionnel, embarquée sur les navires de pêche au saumon en Alaska, et qui naviguait en solitaire sur *Joshua.* La nouvelle propriétaire avait lu *La Longue Route* (un exemplaire du livre, en anglais, figurait à bord) mais ignorait que son bateau était le voilier héros du Golden Globe. En 1989, s'étant blessée au dos sur un navire de pêche, elle a mis le ketch en vente. Une Française, Virginia Connor, de passage à Seattle, a cru reconnaître *Joshua*, en a envoyé une photo à Emmanuel de Toma, alors journaliste à *Voiles et voiliers.* Au vu de ce cliché, Jo Fricaud, son constructeur, a confirmé qu'il s'agit bien de *Joshua*. Emmanuel de Toma s'est rendu à Seattle, a navigué en plein mois de décembre avec Johanna Slee. Le directeur du Musée maritime de La Rochelle, Patrick Schnepp, a négocié l'acquisition du voilier et son rapatriement par cargo.

En septembre 1990, Patrick Schnepp et Emmanuel de Toma organisent l'entrée de *Joshua* dans le port de La Rochelle. Lorsque, réceptionné et remâté à La Pallice, le ketch mythique entre dans le port des Minimes, Moitessier à la barre, en plein Grand Pavois, un silence quasi religieux s'étend sur la manifestation. Bernard, très ému, est salué par le maire, Michel Crépeau. Johanna Slee, venue spécialement de Seattle, est en larmes. Bernard a la joie de passer la nuit seul sur *Joshua*. Au mois de juillet 1991, *Joshua,* amené par Moitessier, Véronique, Patrick Schnepp et un équipage d'amis, Gérard Janichon, Jean-Paul Lemaître, Philippe Lavigne, Yves Gobert, s'amarre au ponton de Concarneau, où Bernard vient signer

ses livres au Salon du livre maritime en dépit d'une immense fatigue. Un blocage urinaire nécessite une petite intervention. Un soir, nous nous trouvons si bien dans le carré de *Joshua* que personne ne veut partir et qu'il faut improviser une platée de spaghettis.

L'année 1991 est très pénible. Bernard a perdu 6 kilos, ses muscles ont fondu, et les médecins lui interdisent la piscine, où les risques d'attraper des microbes sont trop dangereux. Il subit chimiothérapie, urographie, scintigraphie. La progression du livre souffre de l'épuisement physique de l'auteur. Il se bat face à la maladie, mais aussi, comme il l'écrit, « contre les fantômes du passé ». Au mois d'août, il tente d'écrire en Bretagne, sur le beau bureau qu'il s'est fabriqué dans la maison de Kernabat :

> 16 août 1991
>
> Voici les 19 et 20… plus d'un an de boulot ! Je reste en principe jusqu'à la fin du mois à Kernabat pour essayer de bosser sur mon 21 à la campagne et loin du bruit des bagnoles. J'ai remplacé la piscine par le jardinage et le vélo, et je commence à refaire lentement surface après le gros effort du 19 et surtout du 20 qui m'a carrément laissé sur le flanc.

Mais le séjour en Bretagne ne répond pas à ses espoirs d'écrivain :

> 28 août 1991
>
> Je suis de nouveau en panne sèche depuis la fin du chapitre 20. Mon 21 est toujours à l'état de papier immaculé, strictement vierge. En contrepartie, les tomates mûrissent, les courgettes sont superbes, et le tas de compost que j'ai construit avec amour et bourré de bouses de vaches émiettées + pipi et engrais humain, est devenu tellement chaud qu'il a fait claquer le thermomètre à 60 °C ! Écrire à la campagne semble exclu en ce qui me concerne, il est temps que je regagne Issy-les-Moulineaux où je me retrouverai coincé entre quatre murs.

Bientôt, Bernard va pouvoir écrire dans un cadre plus agréable. Véronique et lui s'installent dans un nouveau logement, peu éloigné

de l'ancien domicile : à Vanves, au quatrième étage, dans une large rue peu passante, cet appartement de trois pièces donne sur un vaste parc municipal. Dans la grande salle de séjour, des serins du Mozambique volettent d'un ficus à l'autre. L'ambiance y est chaleureuse et l'état de santé de Moitessier semble connaître une rémission.

Au mois de novembre 1992, Loïck Peyron s'apprête à prendre le départ du Vendée Globe, version moderne du Golden Globe : les bateaux, les hommes, l'état d'esprit, le règlement n'ont plus guère de points communs avec l'épreuve organisée, un quart de siècle plus tôt, par le *Sunday Times*. Pour la revue *Neptune yachting*, j'organise une étonnante rencontre : Bernard Moitessier vient naviguer à bord de *Fujicolor III*. D'un côté le philosophe de l'océan, âgé de 67 ans, qui fuit les médias et pour qui la victoire en compétition ne possède aucun sens, de l'autre le tout jeune farfadet à l'aise devant les micros, coureur au palmarès impressionnant, et qui vient de remporter la transat en solitaire. Le marin parti autour du monde sur un robuste ketch en acier aux mâts en poteaux téléphoniques, avec un lance-pierres comme tout moyen de communication et un sextant pour faire le point, embarque sur un cotre de soixante pieds à la coque et aux espars en carbone, manœuvré à l'aide d'une batterie de winches puissants, et bourré d'électronique. Bernard s'intéresse à tout, interroge, s'étonne, s'inquiète de la légèreté d'une poulie et de son apparente fragilité. Pour mieux sentir les mouvements du voilier lorsqu'il marche sur le pont, il s'est mis pieds nus. Il observe l'abondance de l'appareillage électronique et des systèmes de communication avec une évidente stupéfaction. Il prend la barre, aux côtés de Loïck. Les jeunes équipiers témoignent d'un grand respect, d'une émouvante déférence pour cette légende vivante qu'est pour eux Moitessier, qui ne joue pourtant nullement

au patriarche. À l'appareillage, tout naturellement, il s'emploie à lover les amarres, demande à Loïck si c'est bien ainsi qu'il les range. Comme l'extrémité d'un filin est décommis, il prend du fil à voile, sort son couteau, exécute une solide surliure. Pour cette sortie de la journée en baie de Quiberon, personne ne s'est soucié d'emporter un casse-croûte. Bernard sort de sa poche un paquet de petits-beurre, le fait passer à la ronde : ce grand marin n'a pas oublié qu'on ne s'embarque pas sans biscuits !

Au terme de huit ans et demi d'un effort qui le laisse épuisé, *Tamata et l'Alliance* est presque achevé. Pour la dernière fois peut-être, Bernard veut revoir sa chère Polynésie. À la fin du mois de janvier 1993, il part avec Véronique retrouver *Tamata.* Ils réarment le cotre, délaissé depuis trois ans et qui réclame des soins auxquels se consacre Véronique.

Bernard m'écrit :

> 25 avril 1993
>
> On a loué un faré à un kilomètre de la marina, on a un vélo chacun, j'ai commencé voici quinze jours mon dernier chapitre, j'y bosse assidûment tous les jours sans faute, c'est bien parti. Le faré est loué jusqu'à fin juin, vue sur la mer, les pieds dans l'eau, un coin vraiment superbe, bref le bonheur parfait pour le galop final.

Le dernier chapitre est enfin bouclé. Une équipe légère de *Thalassa*, composée de Jean Loiseau et du cameraman Denis Bassompierre, vient réaliser un portrait de Moitessier. Pendant une semaine, elle tourne des séquences de *Tamata* tirant des bords dans le lagon de Tahaa, face au beau domaine d'Alain Plantier, de Bernard grimpant au cocotier, démontrant que, malgré les atteintes de la maladie, il reste agile et musclé.

La Polynésie n'a rien perdu de son pouvoir de fascination :

> 12 août 1993

> Nous rêvons de plus en plus, Véronique et moi, de revenir en Polynésie pour un bon bout de temps : elle est vraiment passionnée de photos et vidéo et aimerait tenter sa chance dans ce domaine, à titre professionnel. Je pourrais me mettre alors au boulot, parallèlement, sur un bouquin technique *Mer-Bateau-Vie de Robinson sur atolls*. […] La Bête me fout une paix royale depuis que je suis revenu ici.

Pourtant, il est contraint de protéger totalement du soleil sa peau fragilisée par la chimiothérapie : pantalon, chemise à manches longues, chapeau.

Au cours de l'un de ses derniers séjours, Bernard s'est réconcilié avec Deshumeurs. Son complice du *Snark*, désormais installé à Tahiti, avait tenu, après la longue route, des propos mettant en doute sa performance qui avaient provoqué une profonde rupture entre ces amis. Bernard rentre à Paris à la fin du mois d'octobre pour la parution de *Tamata et l'Alliance.* Le livre connaît immédiatement un grand succès. Il donne de nombreuses interviews, est invité à *Nulle part ailleurs* par Philippe Gildas, le journaliste dont il disait « il a le feu au ventre ». Roger Garaudy, à qui Bernard communiquait les chapitres de son livre au fur et à mesure de leur rédaction, cite dans son ouvrage *Mon tour du monde en solitaire* la lettre que Bernard lui avait envoyée de Polynésie. Au cours d'une émission réalisée par Jacques Pradel, Garaudy intervient : « Bernard est un homme qui se sent solidaire de tout. Quand il parle des dieux, des dragons, j'ai l'impression que nous avons les mêmes dieux, les mêmes dragons. Il m'a appris la mer comme une parabole, comme une métaphore de la présence de Dieu, de l'Infini. » Au Salon nautique, où Bernard dédicace son ouvrage, les stocks prévus par le libraire sont vite épuisés. Une visiteuse se présente à l'auteur :

« Je suis Marie-Thérèse. »

Dans cette belle sexagénaire aux cheveux blonds bouclés, Bernard reconnaît son amour de jeunesse, sa fiancée d'Indochine qui

lui avait inspiré le nom de ses premiers bateaux. Comme un puissant symbole, alors qu'il sait qu'il arrive au terme de sa vie et en accepte avec calme la fatale échéance, Moitessier renoue avec ses bonheurs de jadis. *Voiles et voiliers* lui propose de l'emmener au Vietnam sur les lieux de son enfance. Il hésite : « Ça me passionnerait s'il n'y a pas d'obstacle à la libre circulation dans ce pays dictatorial. » Pour rassurer Bernard, nous l'invitons à déjeuner chez nous avec Jean-Claude Guillebaud, qui vient d'effectuer un séjour au Vietnam avec le photographe Raymond Depardon.

Au mois de février 1994, accompagné par Daniel Allisy, rédacteur en chef du magazine, et Éric Vibart, Bernard retrouve à Saigon les marchés, les odeurs de sa jeunesse, s'accroupit pour déguster une soupe, parcourt la route que suivait la grosse Hotchkiss familiale, parvient au village des jours heureux. Il y passe une seule journée. Dans le reportage que la revue consacre à ce pèlerinage vers le passé, Vibart raconte : « Revenir au village, c'est revenir s'asseoir sur ses talons auprès de Xaï, l'ami de toujours, le frère vietnamien. » Dans les pas de l'enfant de jadis, Bernard a monté les marches de la maison qu'habitaient ses parents, a retrouvé les paillotes, s'est allongé sur un bat-flanc pour échanger des souvenirs, en vietnamien, avec les anciens retrouvés et qui ne l'ont jamais oublié : « Bernard peut maintenant marcher en paix sur le chemin du village. Par des voies différentes, infiniment détournées, Bernard et le village se rejoignent pour l'alliance. »

Le voyage n'a pas été que bonheur : terrassé par une attaque de choléra, Moitessier a dû être hospitalisé quelques jours à Saigon. Au retour du Vietnam, la Bête multiplie ses assauts. Bernard garde pourtant l'espoir de parvenir à écrire le livre technique auquel il songe depuis longtemps, et qui ne paraîtra qu'après sa mort grâce au travail réalisé par Véronique en rassemblant et ordonnant articles et

appendices. Sans illusion sur son état de santé, il demande à Charnay de lui indiquer son notaire, auquel il confie son testament. Au mois d'avril, Moitessier est admis dans les services de cancérologie de l'hôpital Gustave-Roussy.

À l'hôpital puis à l'appartement de Vanves, ses parents, ses amis se succèdent à son chevet : Ileana et Stephan venus de Californie, son frère Gilbert, Marie-Thérèse, Jocelyne et René Tournouer, vieux copains de Tahiti, Dany et moi bien sûr. Au moment où Bernard sort de l'hôpital, Françoise arrive de Marseille et, en compagnie de sa fille, vient voir son ancien mari : « Bernard est allongé sur un divan, grelottant sous une triste couverture de coton gris, les traits tirés, les os collés à la peau, les cheveux blancs, blancs… », témoigne celle qui n'a pas vu Bernard depuis près de vingt-cinq ans.

Au mois de mai paraît *La Vie de Bernard Moitessier à travers son thème astral.* Une astrologue, Marie-Jeanne Kraft, a découvert le marin en lisant *La Longue Route*, l'a rencontré, a été intriguée par son parcours : « Qui étaient ces êtres pour lesquels l'appel du large s'est transformé en chemin initiatique ? »

Bernard ne quitte plus guère le lit sur lequel il gît, vêtu d'un chandail et d'un sarong qui laisse ses jambes nues. À ses visiteuses il demande de lui masser les pieds, les jambes où il a toujours froid. Son contrat avec les éditions Arthaud, le succès du livre qui atteint les cent mille exemplaires en quelques mois, lui ont donné une aisance financière à laquelle il n'est pas accoutumé. Il multiplie les gestes de générosité, pas toujours avec discernement. Quelques personnes que je ne connaissais pas fréquentent l'appartement, ombres éphémères, attirées peut-être par l'odeur de l'argent, hippies qui approvisionnent Bernard en cannabis. Un guérisseur émet des diagnostics surprenants, préconise de curieux traitements et repart avec un chèque. Plus logiquement, l'océanographe Anita Conti, dans

le plus cruel besoin, bénéficie de l'aide du navigateur. Bernard décline, serein. Il est en paix avec lui-même, avec le monde. Il a vaincu le Dragon, a conclu son alliance avec l'univers, a écrit à la fin de son livre : « On ne se trompe jamais en pardonnant. »

Je vais l'embrasser, le 15 juin. Il est lucide, mais très faible. Il appareille, le lendemain, pour sa dernière croisière.

Nous sommes nombreux, sur le petit port du Bono, dans le golfe du Morbihan, à rendre un dernier hommage à Bernard Moitessier. Les femmes qui l'ont aimé sont là, Marie-Thérèse, Françoise, Ileana, Véronique qui a voulu une cérémonie très tahitienne. Stephan est présent, très ému. *Joshua*, amené de La Rochelle, est amarré le long du quai. On lit des passages des livres du navigateur. J'essaie de prononcer quelques mots, d'une voix étranglée par ma tristesse : « Lorsque nous serons en mer, tu seras toujours la vague qui berce notre coque, le dauphin qui joue à la proue, le poisson volant qui saute devant l'étrave, le goéland qui plane dans le sillage. »

En un ultime adieu, les parents, les amis de Bernard lancent des pétales de fleurs à la mer.

Le cercueil, porté sur les épaules, est conduit vers sa dernière escale, le petit cimetière, en haut de la colline. Tout près de la mer, Bernard Moitessier y achève sa longue route.

Repères chronologiques

10 avril 1925. Naissance à Hanoi de Bernard Moitessier.
1947. Cabotage commercial sur une jonque dans le golfe de Siam.
1951. Croisière du Vietnam à Singapour et retour, avec Pierre Deshumeurs, sur le *Snark*.
1952. Départ du Cambodge en solitaire sur la jonque *Marie-Thérèse.* Naufrage sur un récif des îles Chagos.
1953-1955. Construction à l'île Maurice du ketch *Marie-Thérèse II.* Départ de l'île Maurice.
1955-1958. Escales en Afrique du Sud. Traversée de l'Atlantique. Naufrage aux Antilles.
1958. Arrivée à Paris.
1960. Publication d'*Un vagabond des mers du Sud.* Mariage avec Françoise.
1961-1962. Construction de *Joshua*.
1963-1966. Croisière Marseille-Tahiti suivie de Tahiti-Alicante sans escale par le cap Horn, avec Françoise.
1967. Publication de *Cap Horn à la voile.*
1968-1969. Participation au Golden Globe. Tour du monde et demi en solitaire et sans escale. Arrivée à Tahiti.

1970-1971. Rencontre avec Hélène et naissance de Stephan Moitessier. Parution de *La Longue Route.*
1975. Croisière à Suvarov. Séjours en Nouvelle-Zélande et en Israël.
1975-1978. Installation aux Tuamotu, dans l'atoll d'Ahé.
1980. Campagne pour la plantation d'arbres fruitiers le long des routes et des chemins. Départ pour la Californie.
1982. Au Mexique, *Joshua* est jeté sur la plage par un cyclone.
1983. Construction de *Tamata.* Retour en Polynésie via Hawaii et Suvarov.
1985. Rencontre avec Véronique.
1986. Retour en France.
1990. *Joshua* est confié au Musée maritime de La Rochelle.
1993. Parution de *Tamata et l'Alliance.*
1994. Voyage au Vietnam.
16 juin 1994. Mort de Bernard Moitessier.
1995. Parution de *Voile, mers lointaines, îles et lagons.*

Bibliographie

Charnay Dominique, *Moitessier, le chemin des îles*, Glénat, 1999.
Chichester Francis, *Défi aux trois caps*, Arthaud, 1967.
Chichester Francis, *Le Tour du monde de Gipsy Moth IV*, Arthaud, 1967.
Dumas Vito, *Seul par les mers impossibles*, André Bonne, 1970.
Knox-Johnston Robin, *La Course du monde*, Arthaud, 1969.
Kraft Marie-Jeanne, *La Vie de Bernard Moitessier à travers son thème astral*, L'Ancre de marine, 1994.
Merrien Jean, *Les Navigateurs solitaires*, Denoël, 1953.
Moitessier Bernard, *Un vagabond des mers du Sud*, Arthaud, 2004.
Moitessier Bernard, *Cap Horn à la voile*, Arthaud, 2013.
Moitessier Bernard, *La Longue Route*, Arthaud, 2012.
Moitessier Bernard, *Tamata et l'Alliance*, Arthaud, 2012.
Moitessier Bernard, *Voile, mers lointaines, îles et lagons*, Arthaud, 2012.
Moitessier de Cazalet Françoise, *60 000 milles à la voile*, L'Ancre de marine, 1999.
Neale Tom, *Robinson des mers du Sud*, Arthaud, 1982.
Nichols Peter, *Golden Globe*, Glénat, 2002.
Smeeton Miles, *Une fois suffit…*, Arthaud, 1966.

Tomalin Nicholas, Hall Ron, *L'Étrange Voyage de Donald Crowhurst*, Stock, 1990.
Neptune nautisme, juin 1966.
Neptune yachting, mars 1988.
Voiles et voiliers, avril 1994.

TABLE

Préface à la nouvelle édition

« Je continue… »

Nourri de sagesse asiatique

« Parce que je suis heureux en mer… »

« J'ai bénéficié de l'enseignement de maîtres et de guides »

De *Maïté* à *Joshua*

Le tour du monde comme voyage de noces

Cap Horn

Le grand défi

En harmonie avec l'univers

La course ? Quelle course ?

« Rentrer serait une connerie »

Quatre fois les mâts dans l'eau

Les droits d'auteur au pape

Les années hippies

Suvarov, l'atoll magique

L'utopie d'Ahé

Les arbres fruitiers

L'Amérique

Le naufrage de *Joshua*

« Participer à la création du monde »

Retour à Tahiti

L'alliance

Repères chronologiques

Bibliographie

Flammarion

Notes

1. Bernard Moitessier, *Tamata et l'Alliance*, Arthaud, 2012.

2. *Ibid.*

3. *Ibid.*

4. *Ibid.*

5. *Ibid.*

6. *Ibid.*

7. *Ibid.*

8. *Ibid.*

9. *Ibid.*

10. *Ibid.*

11. *Ibid.*

12. *Ibid.*

13. Bernard Moitessier, *La Longue Route*, Arthaud, 2012.

Notes

1. Bernard Moitessier, *Tamata et l'Alliance*, *op. cit.*
2. *Ibid.*
3. *Ibid.*
4. *Ibid.*
5. *Ibid.*
6. *Ibid.*
7. Bernard Moitessier, *Un vagabond des mers du Sud,* Arthaud, 2004.
8. Bernard Moitessier, *Tamata et l'Alliance*, *op. cit.*
9. *Ibid.*
10. *Ibid.*
11. Bernard Moitessier, *Un vagabond des mers du Sud*, *op. cit.*
12. *Ibid.*
13. *Ibid.*
14. *Ibid.*
15. *Ibid.*
16. *Ibid.*
17. *Ibid.*

Notes

1. Bernard Moitessier, *Tamata et l'Alliance*, *op. cit.*
2. *Ibid.*
3. Bernard Moitessier, *Un vagabond des mers du Sud*, *op. cit.*
4. *Ibid.*
5. *Ibid.*
6. Bernard Moitessier, *Tamata et l'Alliance*, *op. cit.*
7. Bernard Moitessier, *Cap Horn à la voile*, Arthaud, 2013.
8. *Ibid.*
9. Bernard Moitessier, *Tamata et l'Alliance*, *op. cit.*
10. *Ibid.*
11. *Ibid.*
12. *Ibid.*

Notes

1. Cassettes envoyées par Moitessier en passant Bonne-Espérance.

2. Françoise Moitessier de Cazalet, *60 000 milles à la voile*, L'Ancre de marine, 1999.

3. *Ibid.*

4. Bernard Moitessier, *Cap Horn à la voile*, *op. cit.*

5. *Ibid.*

6. *Ibid.*

Notes

1. Bernard Moitessier, *Tamata et l'Alliance*, *op. cit.*
2. *Ibid.*
3. Bernard Moitessier, *Cap Horn à la voile*, *op. cit.*
4. Bernard Moitessier, *Tamata et l'Alliance*, *op. cit.*
5. *Ibid.*
6. *Ibid.*
7. Bernard Moitessier, *Cap Horn à la voile*, *op. cit.*
8. *Ibid.*
9. Françoise Moitessier de Cazalet, *60 000 milles à la voile*, *op. cit.*
10. Bernard Moitessier, *Cap Horn à la voile*, *op. cit.*
11. *Ibid.*
12. *Ibid.*
13. *Ibid.*
14. *Ibid.*
15. Françoise Moitessier de Cazalet, *60 000 milles à la voile*, *op. cit.*
16. *Ibid.*
17. Bernard Moitessier, *Tamata et l'Alliance*, *op. cit.*
18. Bernard Moitessier, *Cap Horn à la voile*, *op. cit.*
19. *Ibid.*
20. *Ibid.*

21. *Ibid.*

22. *Ibid.*

23. *Ibid.*

24. Aujourd'hui, comme dans nombre d'atolls des Tuamotu, le superbe lagon de Takaroa, où nous sommes entrés à deux reprises, est exploité par des fermes perlières, et un panneau dans la passe en interdit l'accès.

Notes

1. Miles Smeeton, *Une fois suffit…*, Arthaud, 1966.
2. Bernard Moitessier, *Cap Horn à la voile*, *op. cit.*
3. Françoise Moitessier de Cazalet, *60 000 milles à la voile*, *op. cit.*
4. *Ibid.*
5. Bernard Moitessier, *Cap Horn à la voile*, *op. cit.*
6. *Ibid.*
7. Françoise Moitessier de Cazalet, *60 000 milles à la voile*, *op. cit.*
8. *Ibid.*
9. Bernard Moitessier, *Tamata et l'Alliance*, *op. cit.*
10. *Ibid.*
11. *Ibid.*

Notes

1. *Ibid.*
2. Bernard Moitessier, *La Longue Route*, *op. cit.*
3. *Ibid.*
4. Bernard Moitessier, *Tamata et l'Alliance*, *op. cit.*
5. *Ibid.*
6. Françoise Moitessier de Cazalet, *60 000 milles à la voile*, *op. cit.*
7. Bernard Moitessier, *La Longue Route*, *op. cit.*

Notes

1. *Ibid.*
2. *Ibid.*
3. *Ibid.*
4. *Ibid.*
5. *Ibid.*
6. *Ibid.*
7. *Ibid.*

Notes

1. Robin Knox-Johnston, *La Course du monde*, Arthaud, 1969.
2. *Ibid.*
3. Bernard Moitessier, *La Longue Route*, *op. cit.*
4. *Ibid.*
5. *Ibid.*
6. *Ibid.*
7. *Ibid.*
8. Robin Knox-Johnston, *La Course du monde*, *op. cit.*
9. Bernard Moitessier, *La Longue Route*, *op. cit.*
10. *Ibid.*
11. *Ibid.*
12. *Ibid.*
13. *Ibid.*
14. *Ibid.*
15. *Ibid.*

Notes

1. Bernard Moitessier, *Tamata et l'Alliance*, *op. cit.*

2.
2, 3. Bernard Moitessier, *La Longue Route*, *op. cit.*

3. *Ibid.*

4. Robin Knox-Johnston, *La Course du monde*, *op. cit.*

5. Bernard Moitessier, *La Longue Route*, *op. cit.*

6. Bernard Moitessier, *Tamata et l'Alliance*, *op. cit.*

7. Bernard Moitessier, *La Longue Route*, *op. cit.*

8. Françoise Moitessier de Cazalet, *60 000 milles à la voile*, *op. cit.*

9. Philippe Jeantot, *Trois océans pour une victoire*, Arthaud, 1998.

Notes

1. Bernard Moitessier, *La Longue Route*, *op. cit.*

2. *Ibid.*

3. *Ibid.*

Notes

1. Françoise Moitessier de Cazalet, *60 000 milles à la voile*, *op. cit.*
2. Bernard Moitessier, *Tamata et l'Alliance*, *op. cit.*
3. *Ibid.*
4. *Ibid.*
5. *Ibid.*

Notes

1. *Ibid.*

2. *Ibid.*

3. *Ibid.*

4. Françoise Moitessier de Cazalet, *60 000 milles à la voile*, *op. cit.*

Notes

1. Bernard Moitessier, *Tamata et l'Alliance*, *op. cit.*
2. *Ibid.*
3. *Ibid.*
4. *Ibid.*

Notes

1. *Ibid.*
2. *Ibid.*
3. *Ibid.*
4. *Ibid.*
5. Dominique Charnay, *Moitessier, le chemin des îles*, Glénat, 1999.
6. Bernard Moitessier, *Tamata et l'Alliance*, *op. cit.*
7. Dominique Charnay, *Moitessier, le chemin des îles*, *op. cit.*
8. Bernard Moitessier, *Tamata et l'Alliance*, *op. cit.*
9. Dominique Charnay, *Moitessier, le chemin des îles*, *op. cit.*

Notes

1. Dominique Charnay, *Moitessier, le chemin des îles*, *op. cit.*
2. Bernard Moitessier, *Tamata et l'Alliance*, *op. cit.*
3. Journal personnel de Bernard Moitessier.
4. *Le Figaro*, 5 juin 1980.

Notes

1. Bernard Moitessier, *Tamata et l'Alliance*, *op. cit.*

2. *Ibid.*

Notes

1. Dominique Charnay, *Moitessier, le chemin des îles*, *op. cit.*
2. Article destiné à la revue *Cruising World*.
3. Article destiné à la revue *Cruising World*.
4. Article destiné à la revue *Cruising World*.

Notes

1. Bernard Moitessier, *La Longue Route*, *op. cit.*

2. Bernard Moitessier, *Tamata et l'Alliance*, *op. cit.*

3. *Ibid.*

This file was downloaded from Z-Library project

Your gateway to knowledge and culture. Accessible for everyone.

z-library.sk z-lib.gs z-lib.fm go-to-library.sk

Official Telegram channel

Z-Access

https://wikipedia.org/wiki/Z-Library